9e Année ⌀ N° 419 — 50 centimes — 29 Septembre 1906 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO:

Le Meeting du Ventoux

Paris-Tourcoing

LE MEETING DE PROVENCE

Mottard sur voiture *Buire*, embrayage *Hérisson*, première au Ventoux et à Salon.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Le Petit Magazine ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀
9 & 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PUTEAUX (Seine)

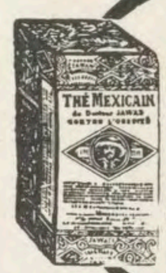
AUTOMOBILES
DE DION-BOUTON
SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)

FINE-HENDAYE
★ Izarra
Liqueur exquise des
BASQUES
GRATTAU
Hendaye (B.-P.)

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

LE ZEPHIR Suspensoir idéal pour la marche, le sport, calorifuge. Franco contre 2 fr. In[illegible] gran[illegible], poche. G. Leblond, 77, av de la République a[illegible]



Se Méfier des Contrefaçons
POUR
MAIGRIR
sans nuire à la santé, prene[illegible]
The Mexicain du Dr JAW[illegible]
Seul remède végétal et inoffensif [illegible] maigrir sûrement et sans régime. R[illegible] les hanches et le ventre, effac[illegible] double menton et amincit la tail[illegible]
Cure idéale pour rester jeune et mi[illegible]
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr. — 6 Boîtes 28[illegible] franco mandat dans toutes Pharmacies.
Pharie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* a[illegible] laqu[illegible] on peint soi-même très facilement le bois, le pla[illegible] le métal, la pierre, etc... Cette peinture est liss[illegible] brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. In[illegible] prix et renseignements s'adresser au Directeur[illegible]
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.

— De l'essence? impossible...
— Mais vous en avez dans votre magasin...
— Oui, et mon magasin est fermé, de par la loi, aujourd'hui dimanche, je n'ai pas envie pour vous vendre trente sous d'essence d'attraper un procès-verbal.

— Ces autobus sont en somme des voitures légères.
— Ce n'est pas l'avis de ma femme?
— Vraiment?
— Un de ces véhicules lui a passé dessus...

— Permettez!... c'est aujourd'hui dimanche... vous avez droit au repos absolu. Descendez de votre machine ou je vous la confisque...

— Les diplomates divisent les peuples et les sports les réunissent Voyez ce qui s'est passé en Allemagne .
— C'est vrai... nous aurions tout intérêt à remplacer nos ambassadeurs par des athlètes!

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE
GUILLEMINOT

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours [illegible] *Dragées de* THYROÏDINE BOUTY
votre taille restera ou redeviendra svelte
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mandat
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, [illegible]
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén[illegible]-const[illegible]
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g[illegible] luxe, course et route garant. dep. 120 f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s[illegible] commande, route et course, 2 à 6 chev[illegible] dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s[illegible] commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces detachees.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

AUTO-FOURNITURES
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES
Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la S[illegible] Ind[illegible] des Télép.
Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER
Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL
HUSSENOT ET RAYNAUD
TÉLÉPHONE 580.88
39, Rue de la Boëtie, Paris.

HERNIE GUÉRIE
BREVTÉS S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p[illegible] la Société de Chirurgie [illegible]
Recommandé par les Membres du Corps Méd[illegible]
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le [illegible] supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le m[illegible] peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de [illegible] Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Cat[illegible]
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré [illegible]

Nouveauté !!!
LES PLAQUES et Papiers de la S·I·P au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

ÉTABLISSEMENTS
TURGAN
LEVALLOIS-PERRET
L[illegible]
OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Envoi Franco du Catalogue
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubè[illegible]
Liquides astringents
QUÉRISON RADICALE
et rapide des malad[illegible] contagieuses; très e[illegible] cace dans les malad[illegible] de la vessie : cystite du c[illegible] catarrhe, hématurie
113, faub. St-Honoré, PA[illegible]

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Septembre 1906 — N° 419
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Cliché de notre envoyé spécial. (Plaque Lumière).

TADDEOLI, PREMIER DES TOURISTES AUX MEETINGS DU VENTOUX ET DE SALON

Taddeoli, sur sa voiture Rochet-Schneider, *munie de pneumatiques* Dunlop *et de la magnéto* Simms-Bosch, *a gagné la course de côte du Ventoux, faisant le meilleur temps des touristes, grimpant les 21 kilomètres en 25 m. 15 s. Il s'est également classé premier, à Salon, dans l'épreuve du kilomètre, en 31 secondes, et dans la Coupe Rothschild, 5 kilomètres, en 2 m. 36 s., battant les deux records. Collomb, sur une voiture de course de la même marque, s'est aussi classé premier au Ventoux et à Salon. La marque* Rochet-Schneider *triomphe ainsi, dans ces deux journées, dans les deux catégories.*

LE GRAND CRITERIUM ET LE PRIX DOLLAR

Le départ du Prix de la Lorie (4.000 francs, 1.100 mètres).
Gagné par Séléné, pe. b., 3 ans, par Masqué et Lavande, à M. Caillault (J. Reiff), devant Nouka-Hiva et A se Tordre.

Cousine Bette Prangins Kazbeck

Le Prix Dollar. — Dans la descente.
Le Prix Dollar, 30.000 francs, 3.500 mètres, a été gagné par Kazbeck, pn. b., 4 ans, à M. Caillault (J. Reiff), par Perth et Kara Belnaïa, devant Cousine Bette et Prangins.

Ouadi Halfa, gagnant du grand Critérium pour ch. de 2 ans (30.000 francs, 1.600 mètres).
Ouadi Halfa, par Persimmon et Yesterling, à M. Ed. Blanc (G. Stern), a pris le commandement presque dès le départ, devant Montjoie et Péroraison. A l'entrée de la ligne droite, Calomel revenait très vite, mais, malgré une résistance acharnée, il succombait par deux longueurs, Second Sight, troisième à quatre longueurs.

La deuxième journée de Longchamp a obtenu un joli succès. Le temps était couvert. Le grand Critérium est revenu à Ouadi Halfa, à M. Edmond Blanc, qui s'annonce comme un des meilleurs chevaux de sa génération. Kazbeck a gagné facilement le Prix Dollar sur Cousine Bette et Prangins.

La Course du mont Ventoux et le Meeting de Salon

L'escalade du mont Ventoux constitue un excellent testimonial pour les organes essentiels d'une voiture, et cette épreuve classique devrait conserver sa place dans le calendrier sportif. Malheureusement, le meeting de 1906 n'a connu qu'un succès tout relatif.

Les épreuves de vitesse en côte répondent merveilleusement à la tendance de rechercher la véritable voiture pratique, la voiture de tourisme solide et confortable, gravissant bien les rampes et réalisant par là des moyennes de marche satisfaisantes. Il n'est pas indifférent de rappeler que c'est à l'Automobile-Club Dauphinois que nous sommes redevables de ce genre d'épreuves : en 1901, en effet, l'A. C. de Grenoble organisait le concours de côte de Laffrey, en vue de décerner ou de refuser aux voitures automobiles le brevet de bonne routière.

La voie ouverte fut féconde : Château-Thierry et Gaillon virent également s'aligner, au bas de leurs côtes célèbres, l'élite de la production française; enfin, dès 1902, l'escalade du mont Ventoux tentait les ambitions des constructeurs.

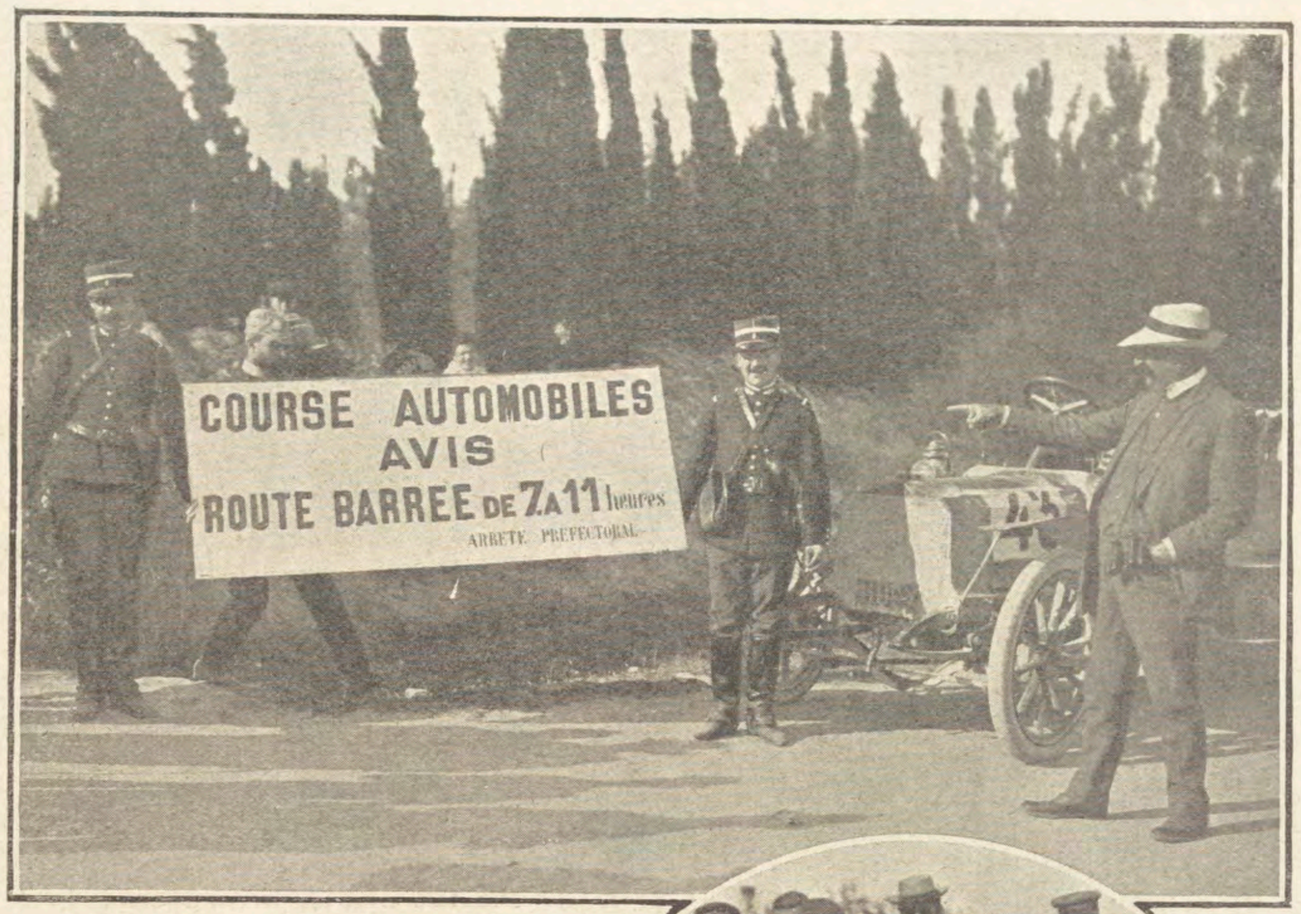
Une Rampe qui compte

Nos routes françaises n'offrent pas beaucoup d'exemples de côtes aussi continues et d'un développement aussi grand que celle qui grimpe jusqu'au sommet du Ventoux. Le point de départ des voitures est à la cote 296 et le point d'arrivée à la cote 1.895, soit une différence d'altitude de 1.599 mètres, se répartissant sur un parcours de 21 kilom. 600, d'où ressort une rampe moyenne voisine de 8 p. 100 (c'est, à peu de chose près, l'inclinaison moyenne de Gaillon).

Mais au Ventoux, la rampe est loin de conserver partout la même valeur; assez douce pendant les 6 premiers kilomètres, elle continue les 16 kilomètres suivants à une moyenne de 10 p. 100 et s'achève enfin par du 13 p. 100.

Rien ne vaut l'éloquente brutalité des chiffres. Ceux que nous venons de rapporter donnent une idée très nette de l'immense effort qu'on attend des voitures.

La montée du Ventoux accomplie dans de bonnes conditions met à l'épreuve et de façon sévère le moteur, le refroidissement, le principe de carburation (par suite de la haute altitude), l'embrayage, la boîte de vitesses et... les freins.

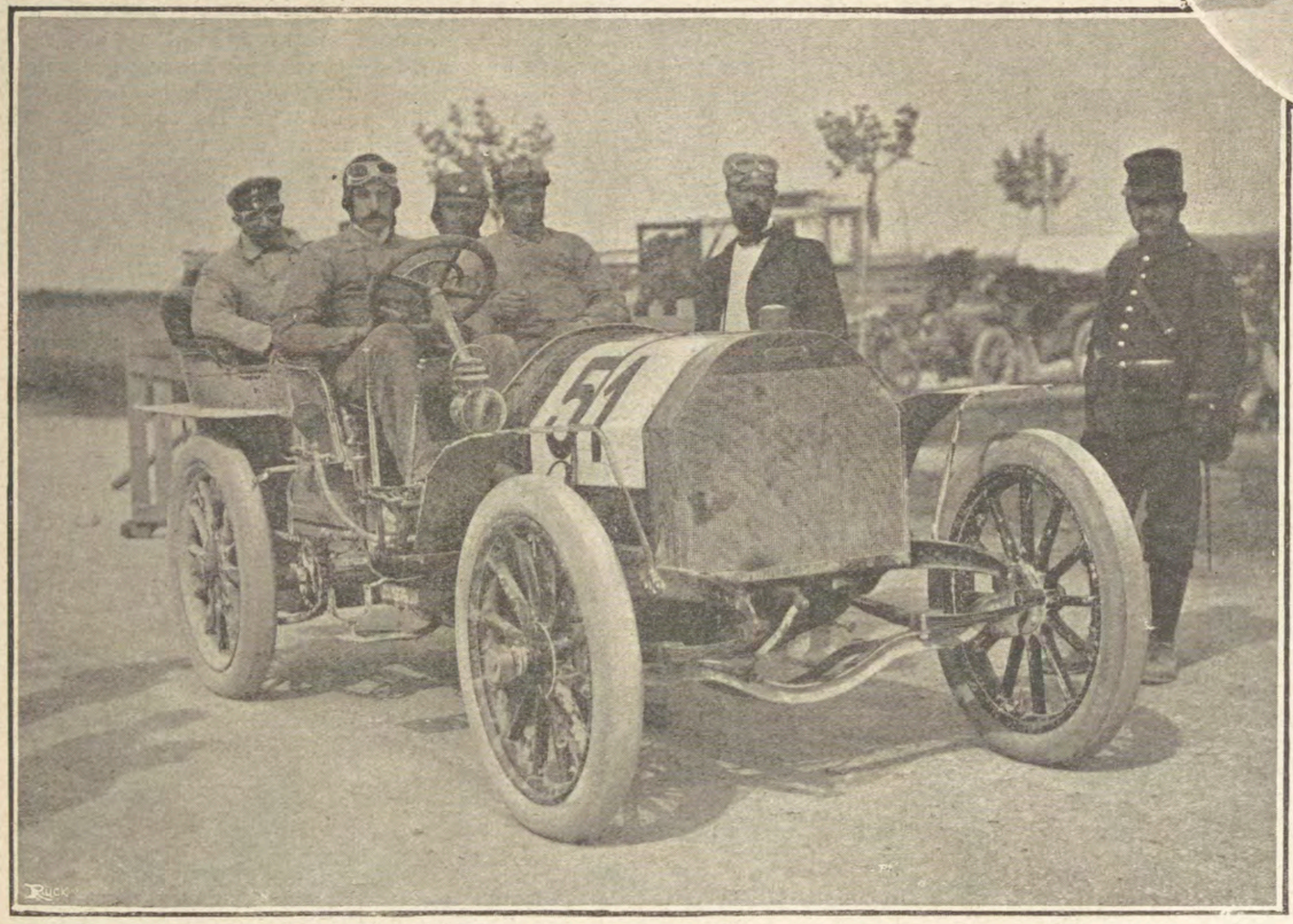


Les gendarmes, commissaires de la course.

Une pancarte et deux gendarmes, il n'en fallait pas plus pour assurer la liberté de la route, pendant les épreuves du kilomètre et de la Coupe Rothschild.

Giuppone au départ.

Classé premier de la catégorie au-dessus de 50 kilogs, dans la Coupe Rothschild, 5 kilomètres en 2 m. 45 s. 1/5, premier du kilomètre lancé vitesse, en 26 secondes, et touristes, en 33 secondes, sur motocyclette Griffon.



Fabre, au meeting de Salon.

Dans sa catégorie, Fabre, avec sa Berliet, *pneumatiques* Continental, *à quatre cylindres de 120 millimètres d'alésage, avait à lutter contre une voiture de 140 millimètres d'alésage. Il ne succombait que de 13 secondes dans la Coupe Rothschild, en 2 m. 53 s., et de moins d'une seconde, dans le kilomètre lancé, terminant en 35 secondes, battant le record de l'an dernier.*

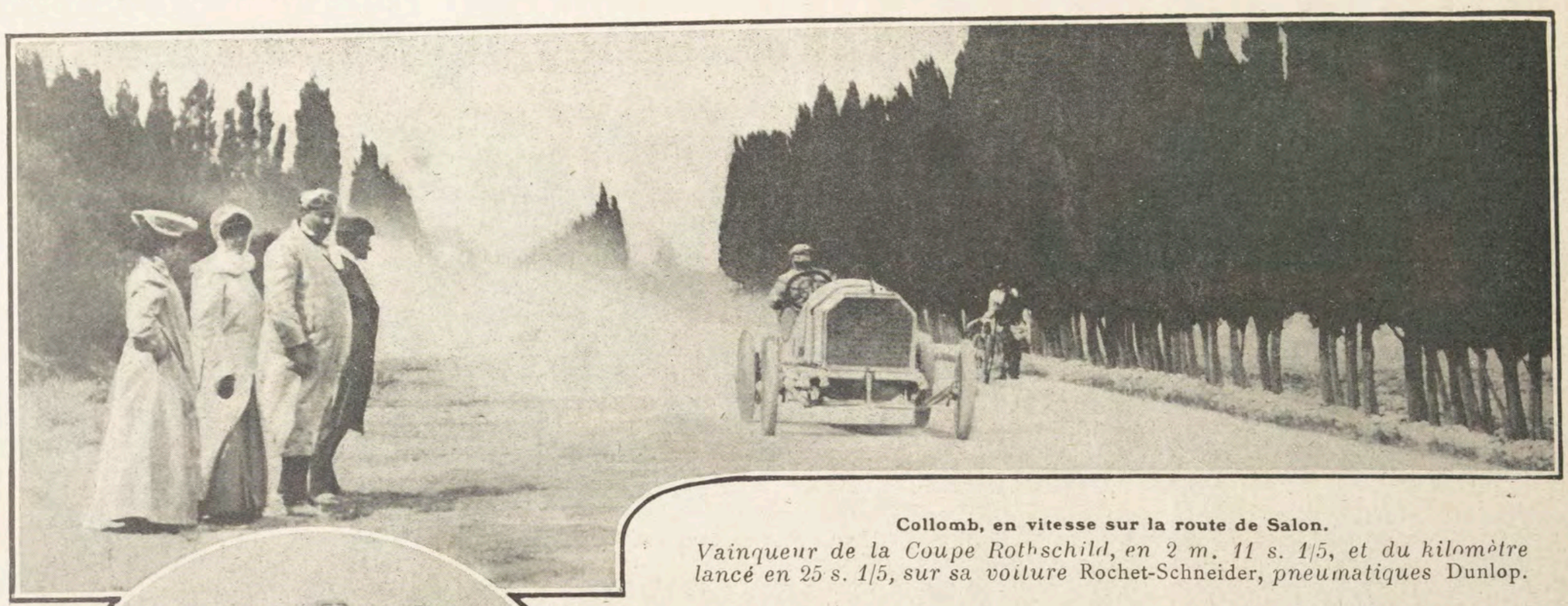
Parfaitement, les freins! C'est qu'en effet la rampe du Ventoux abonde en virages aigus, qu'il faut bien prendre à une allure inférieure à la vitesse moyenne, d'où freinages suivis de démarrages. Impossible, en vérité, de rêver un terrain plus propice à mettre en lumière les qualités... ou les défauts d'une construction.

Une mauvaise division par catégories

Tout le monde étant d'accord sur ce point, d'où vient donc que le meeting du Ventoux n'a remporté en 1906 qu'un très médiocre succès ?

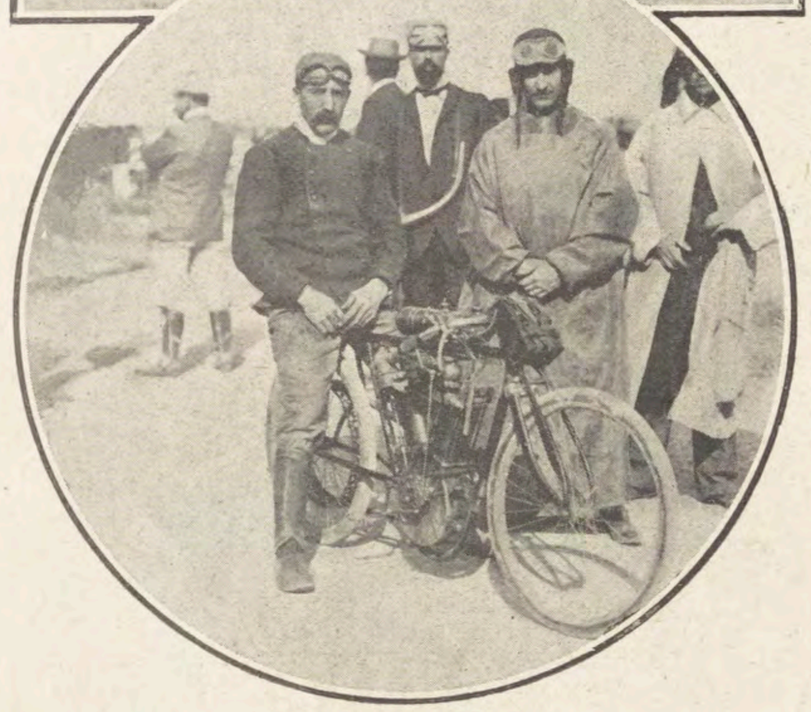
Nous sommes bien contraints de dire que la faute en revient tout entière aux organisateurs. Sans doute, leur dévouement et leur excellent esprit sportif ne sont nullement en cause; mais ils ont adopté une mauvaise réglementation.

N'ont-ils pas conservé, en effet, la division par catégories basée sur le prix du châssis, méthode vicieuse, qui ouvre la porte aux truquages, qui exclut la plupart des grandes marques et qui, au surplus,



Collomb, en vitesse sur la route de Salon.

Vainqueur de la Coupe Rothschild, en 2 m. 11 s. 1/5, et du kilomètre lancé en 25 s. 1/5, sur sa voiture Rochet-Schneider, *pneumatiques* Dunlop.



Cissac, au départ.

Premier de la catégorie au-dessous de 50 kilogs, dans la Coupe Rothschild, en 2 m. 48 s. 1/5, sur motocyclette Griffon.

est à peu près généralement abandonnée, tant elle a fourni de faux enseignements. Cependant, diront ses partisans, la premiere considération qui influe sur l'acheteur, c'est le prix de la voiture. Je le nie formellement. L'acheteur sérieux se préoccupe d'abord de la robustesse du châssis, puis de son degré de perfectionnement. Après, mais après seulement, il s'enquerra du prix. D'ailleurs, en présence des conséquences commerciales d'une victoire, quelle est la marque débutante qui hésitera à s'imposer le sacrifice d'une série restreinte de châssis d'une puissance nettement supérieure à ceux qu'elle livre couramment à la clientèle pour un prix plus éleve.

Cela dit, il n'en est pas moins certain que la disette de concurrents s'est surtout fait sentir dans les catégories vitesse; mais si les organisateurs consentent à adopter pour 1907 une classification à l'alésage, par exemple, suivant la tendance générale actuelle, ils auront certainement un nombre imposant de partants dans les catégories de tourisme. Ces dernières devraient réunir plus de cent concurrents, et ainsi le meeting du Ventoux deviendrait ce qu'il aurait dû toujours être, une très grande épreuve intéressant directement le constructeur et l'acheteur.

Les résultats de cette année

Le meeting de 1906 comprenait deux journées, dont la première était réservée aux touristes, à l'exclusion toute fois des deux grosses catégories qui réunissaient des véhicules de puissance relativement élevée, qu'on décida de faire courir la seconde journée, en même temps que les engagés de pure vitesse.

Toutes les épreuves inscrites au programme se sont déroulées dans un ordre excellent et les organisateurs n'ont eu aucun accident à déplorer.

Le grand vainqueur de la première journée fut Giuppone, qui, sur une motocyclette Griffon, firme déjà victorieuse l'an dernier, escalada les 21 kilomètres de côte en 27 m. 58 s., c'est-à-dire à près de cinquante à l'heure.

Dans la catégorie des voitures dont le prix du châssis ne dépasse pas 14.000 francs, le grand vainqueur est Ladougne, qui, à bord d'une Motobloc de 20-25-chevaux, atteignit le sommet à une allure moyenne de 40 à l'heure : le record de 1905 était ainsi largement battu et de telle manière que la performance des Motobloc prouve que les constructeurs de Bordeaux peuvent être classés en très bon rang dans notre industrie.

Dans le châssis de 4 à 9.000, les Brouhot triomphent comme il était permis de s'y attendre après leur marche excellente dans la Coupe d'Auvergne. En voiturettes, Alcyon, en tri-cars, Griffon ont merveilleusement démontré les possibilités des petits véhicules.

La seconde journée, comme nous l'indiquions plus haut, était réservée aux grosses voitures de tourisme, aux motocyclettes de moins de 50 kilos et aux racers

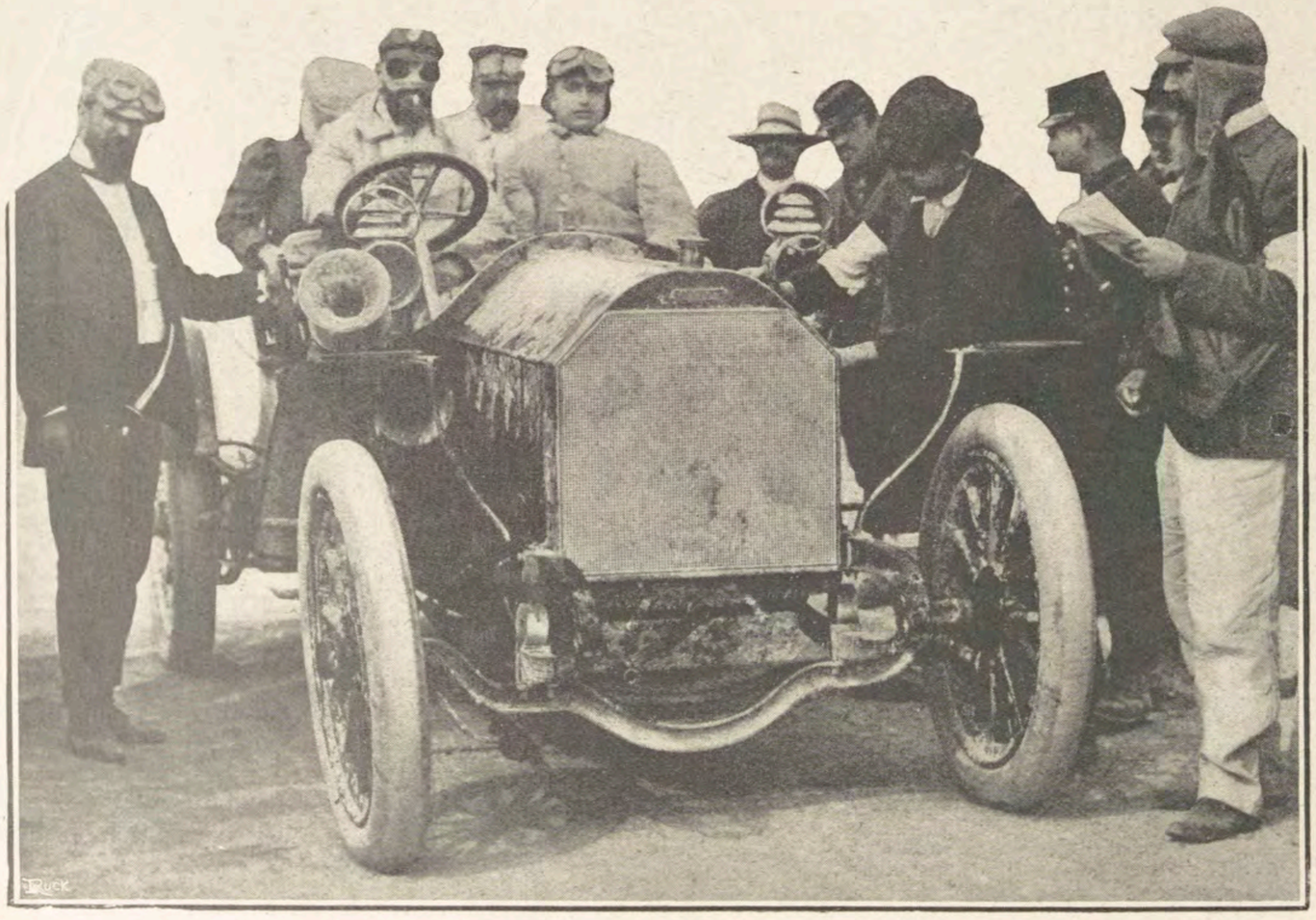
Cissac sur Griffon fit le meilleur temps des motocyclettes, mais fut déclassé pour avoir, dit-on, été poussé dans le virage de Saint-Estève : cette mesure paraît avoir été prise un peu hâtivement : le second étant sur Griffon, cette marque n'en doubla pas moins sa victoire de la veille.

La Baire et Rochet-Schneider enlevèrent les premières places en tourisme, mais Bayard-A. Clément, Berliet et Cottin-Desgouttes firent des performances plus qu'honorables.

En in pour les voitures de course, Collomb, sur sa Rochet-Schneider, fit cavalier seul, Rougier ayant dû s'arrêter dans le premier virage après avoir coincé sa direction.

Le temps de Collomb, 24 m. 40 s., laisse intact le record de Cagno établi en 1905. Le conducteur des Fiat avait employé, en effet, 19 m. 30 s. pour gravir la fameuse rampe du Ventoux.

C. Faroux.



Mottard, au meeting de Salon.

Sur sa voiture Baire, *pneumatiques* Continental, *Mottard se classe premier dans les châssis de moins de 20.000 francs, battant dans la Coupe Rothschild, en 2 m. 53 s. 1/5, et dans le kilomètre lancé en 34 s. 1/5, son temps de l'an dernier. Il se classe également premier au Ventoux, en 25 m. 52 s. 2/5, battant de près de 7 minutes le record de sa catégorie.*

Les Éliminatoires de la Coupe Vanderbilt

Si les résultats des éliminatoires américaines paraissent peu encourageants pour nos concurrents d'outre-Atlantique, un examen impartial prouve combien cette opinion serait injuste et fausse

Samedi dernier s'est disputée sur dix tours d'un circuit de 30 milles de périmètre — soit 48 kilom. 270 — l'épreuve éliminatoire américaine d'où devaient sortir les cinq champions qui auront le 6 octobre prochain le très grand honneur de défendre les intérêts de l'industrie des Etats-Unis contre l'industrie européenne coalisée tout entière.

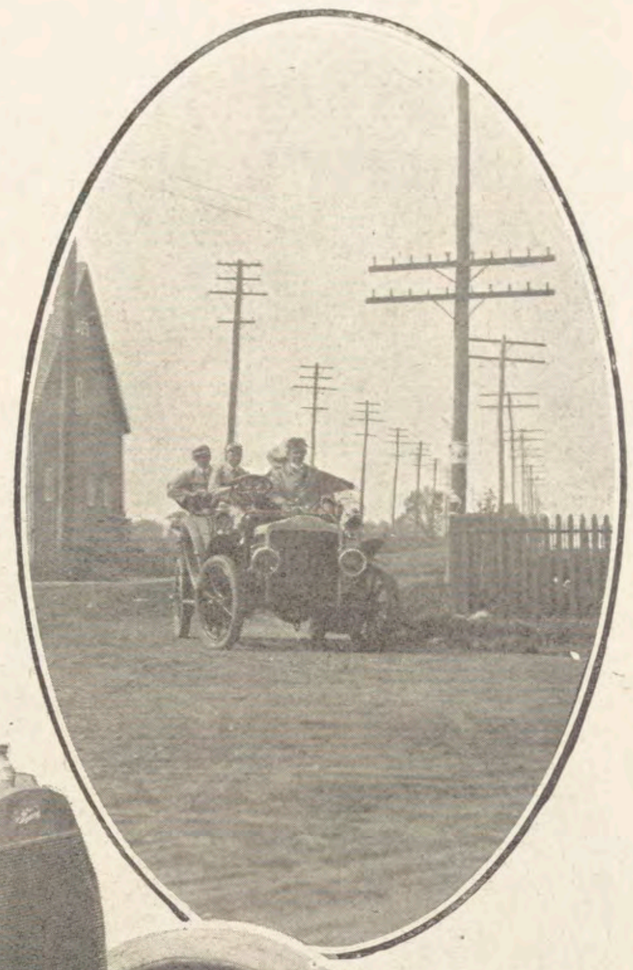
La presse quotidienne sportive a retracé tous les épisodes de cette lutte ; je n'en ferai donc qu'un bref exposé en manière de préliminaire aux enseignements qu'il importe de tirer des résultats.

Une très faible proportion d'arrivées réelles

Onze voitures s'étaient présentées au départ : 3 Thomas, pilotées par Caillois, Le Blon et Montague Roberts, 3 Frayer-Miller pilotées par T. Frayer, Belden et Lowell, 1 Oldsmobile, confiée à Kreler, 1 Pope-Toledo (Lytle), 1 Christie (Walter Christie), 1 Matheson (Ralpht Mongini) 1 Locomobile (J. Tracy) et 1 Haynes (Harding).

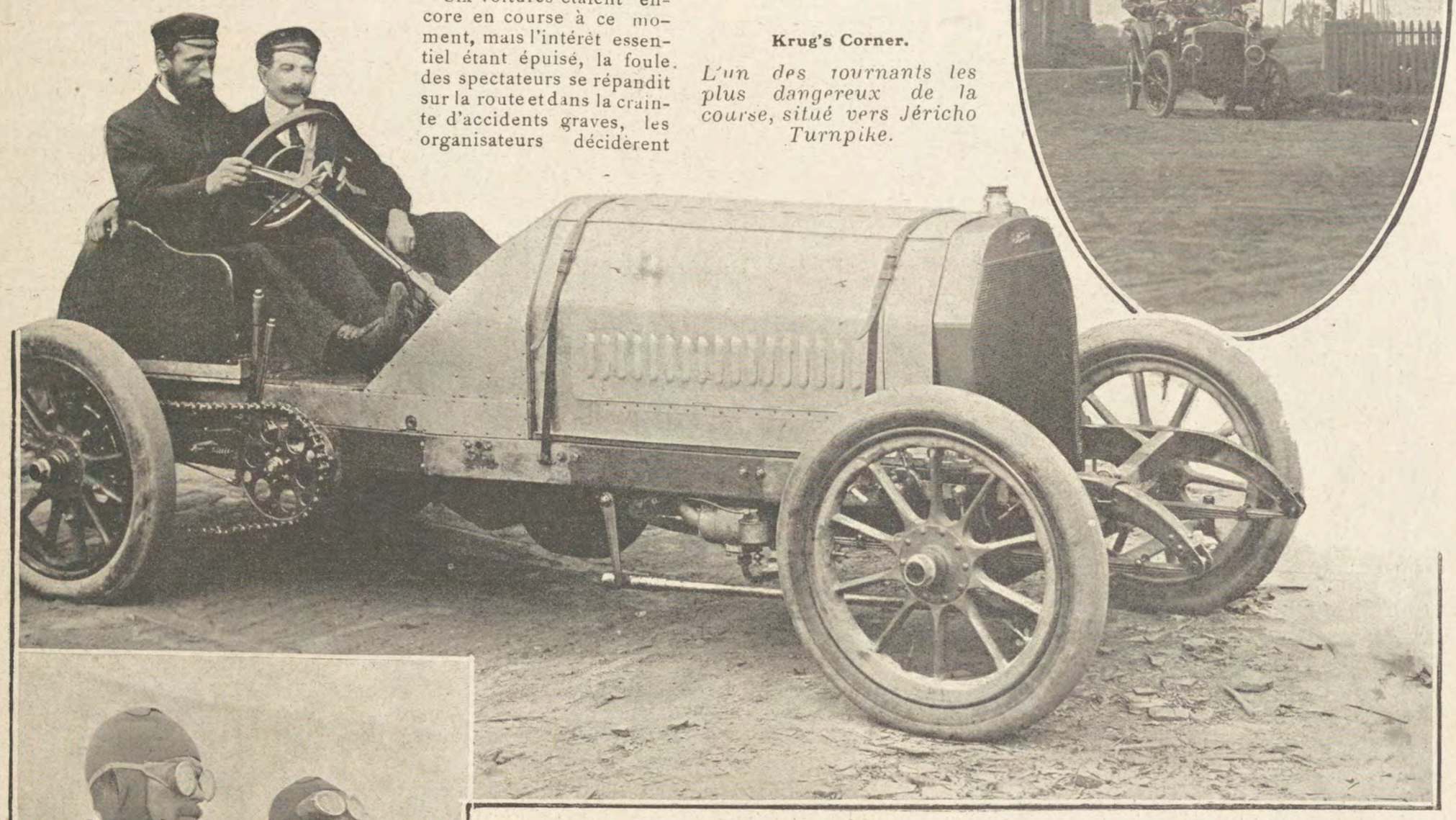
Après une lutte émouvante entre la Thomas de Le Blon et la Locomobile de Tracy, l'adroit conducteur français avait pris la tête dans les derniers tours et semblait devoir gagner aisément, quand un retour de flamme au carburateur vint lui faire perdre le bénéfice de tous ses efforts : il se classa néanmoins second. Harding et sa Haynes étaient troisièmes à une demi-heure de Le Blon.

Six voitures étaient encore en course à ce moment, mais l'intérêt essentiel étant épuisé, la foule des spectateurs se répandit sur la route et dans la crainte d'accidents graves, les organisateurs décidèrent d'arrêter l'épreuve. Ils complétaient le team américain en qualifiant d'office Lyttle et Christie, qui étaient à ce moment quatrième et cinquième du classement général. Trois autres voitures demeuraient encore en course, mais avec un retard considérable : deux Frayer Miller et la Thomas de Roberts.



Krug's Corner.

L'un des tournants les plus dangereux de la course, situé vers Jéricho Turnpike.



Le Blon, second des éliminatoires.

Les Américains ont fait appel à notre compatriote, Hubert Le Blon, pour monter une Thomas 115 HP. Il a terminé second, en 5 h. 51 m. 26 s., ayant eu un accident 20 kilomètres avant l'arrivée, alors qu'il avait course gagnée.

Joe Tracy.

Vainqueur des éliminatoires de la Coupe Vanderbilt, Joe Tracy, sur une Locomobile 110 HP., a accompli le parcours en 5 h. 27 m. 45 s. Moyenne : 88 kilom. 600 à l'heure.

Un jugement trop hâtif risquerait fort d'être imparfait

A première vue, ce n'est pas bien brillant : nous avons encore présentes à la mémoire les moyennes de Szisz au Grand Prix de l'A. C. F. et de Duray aux Ardennes : mais, les Circuits de la Sarthe et des Ardennes Belges sont beaucoup plus vites que celui de Long Island.

Cependant, réfléchissons un peu : lors de la première Coupe Vanderbilt, qui se courait sur un parcours à peu près identique, et sur une distance totale de 487 kilomètres, Heath, sur l'excellente Panhard, avec laquelle il avait déjà remporté le Circuit des Ardennes, fit un temps de 5 h. 26 m. 45 s., c'est-à-dire juste une minute de moins que Tracy.

Il semble donc assez plausible de dire que la Locomobile de Tracy est capable de faire les mêmes performances que la Panhard 1904, voiture qui paraît avoir été la plus rapide de son année. Peut-être en conclura-t-on un peu hâtivement, que la construction américaine est juste de deux ans en retard sur la construction française. J'estime que c'est déjà en faire un bel éloge : mais il y a autre chose.

La Panhard de 1904, quand elle courut et gagna, sur le parcours de Long Island, bénéficiait d'une mise au point sérieux; elle avait un passé de quatre mois d'expériences sur route, et les grands constructeurs avaient su utiliser la leçon fournie par les résultats des Eliminatoires françaises. Rien de tel pour la Locomobile, dont c'était la première apparition en course et qui a certainement à gagner.

Au surplus, constater que les Américains font des voitures capables d'une performance comparable à celles qui illustrèrent les Panhard 1904 n'est-ce point en faire un brillant éloge ?

Mais, hélas ! le parti-pris nous aveugle souvent et il y a certaines constatations que nous répugnons à faire.

F.-A. Wheel.

LA COUPE AÉRONAUTIQUE GORDON-BENNETT

par A. Georges BESANÇON, Secrétaire général de l'Aéro-Club de France

Cette grande épreuve internationale de distance, réunira, le dimanche 30 septembre, au jardin des Tuileries, seize ballons, montés par l'élite des pilotes d'Europe et d'Amérique, représentant sept nations.

La locomotion aérienne, née en France, est encore, à tous les points de vue, une de nos supériorités nationales. Mais elle n'a commencé à emprunter à l'idée sportive sa puissance vulgarisatrice qu'à une date relativement récente.

Le sport aérien, aujourd'hui si vivace chez nous, ne date guère que des grands concours aérostatiques de l'Exposition de 1900. Depuis, grâce aux efforts constants de l'Aéro Club de France, notre grande société d'encouragement à la locomotion aérienne, le nouveau sport a acquis, en cinq à six ans, un développement et une popularité inouïs: il a ses règles, ses champions, ses grandes épreuves richement dotées et dont les résultats passionnent l'opinion française tout entière.

L'origine de l'épreuve

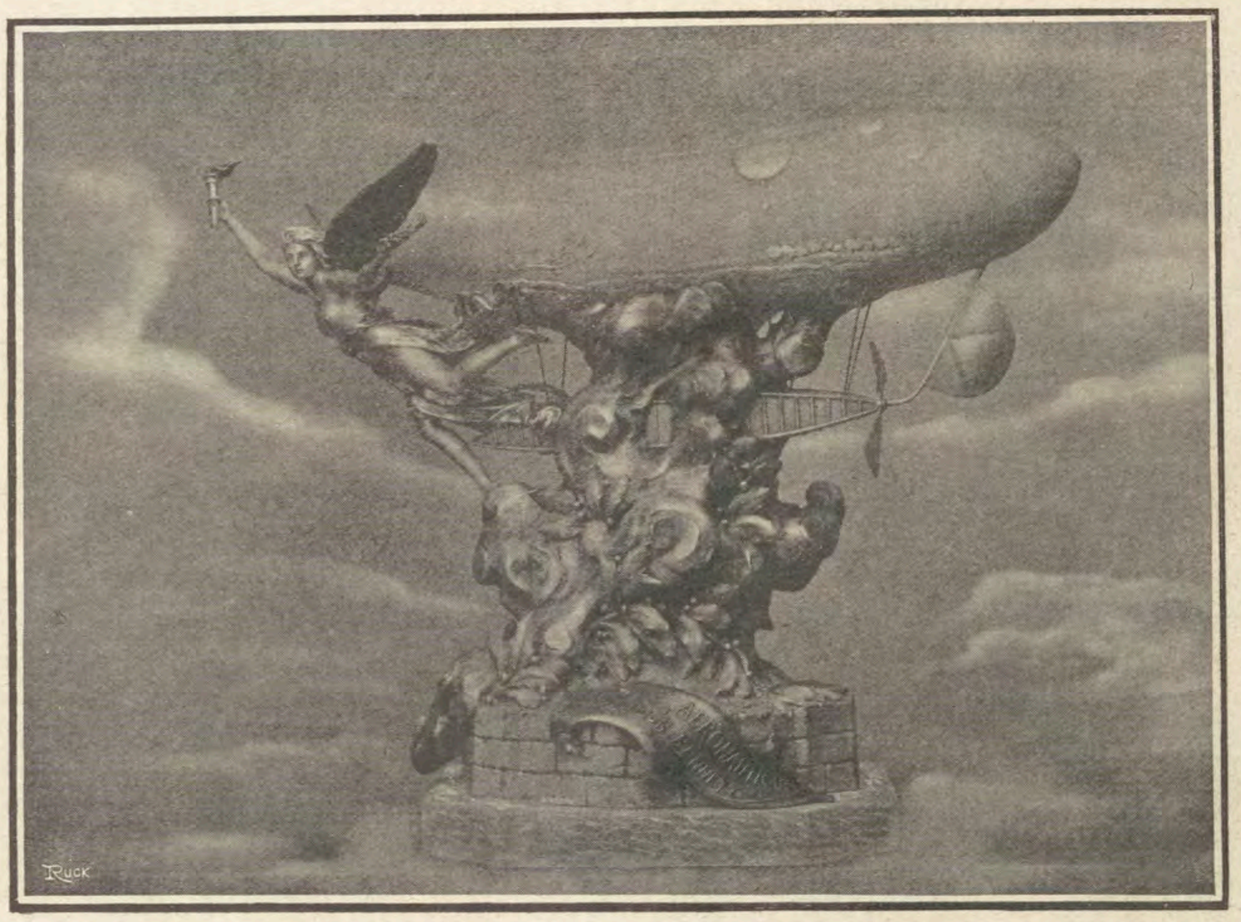
Aucune des courses aéronautiques du passé ne paraît cependant pouvoir se comparer, par la sélection des concurrents, par le caractère international de l'épreuve et l'importance des prix dont elle est dotée, à la Coupe aéronautique Gordon-Bennett, qui se disputera pour la première fois, cette année, et dont le départ aura lieu au jardin des Tuileries, demain dimanche 30 septembre.

Créée par un généreux Mécène, M. James Gordon Bennett, directeur du *New York Herald*, dont le nom se trouve déjà si intimement attaché à l'histoire et aux progrès de l'automobilisme, cette nouvelle épreuve est conçue de façon à s'adapter, dans l'avenir, aussi bien aux perfectionnements scientifiques qu'à l'évolution sportive de la locomotion aérienne.

Le règlement

Voici, rapidement résumées, les conditions essentielles du règlement.

La Coupe aéronautique Gordon Bennett est une épreuve challenge annuelle interclubs, ouverte, en principe, selon les progrès de l'aéronautique et suivant l'appréciation de la Fédération aéronautique internationale, aux appareils de locomotion aérienne de toute nature. Elle est disputée par voie de cartel international, sous les règlements de la F. A. I. par les soins de l'Aéro-Club de France, dépositaire provisoire jusqu'à la première attribution. Chaque nation, en ce qui concerne les ballons sphériques, peut se faire représenter par trois aérostats de 900 mètres cubes à 2.200 mètres cubes avec une tolérance de jauge de 5 p. 100 en plus. La Coupe Gordon Bennett est une épreuve de distance transformable en épreuve de durée à la décision des commissaires sportifs, si les circonstances atmosphériques l'exigent. Elle sera définitivement attribuée au Club qui l'aura gagnée trois fois de suite.



La Coupe aéronautique Gordon-Bennett.

Coupe en argent, offerte par M. James Gordon-Bennett, pour le challenge de distance, organisé par l'Aéro-Club de France, et exécutée par André Aucoc.

Les défis et les équipes nationales

Pour cette première mise en compétition, conformément à la volonté du donateur et au règlement, c'est à l'Aéro-Club de France que les autres clubs nationaux devaient adresser leur cartel. Voici les défis régulièrement reçus avec les noms des champions désignés:

Allemagne. — Cap. Hugo Von Abercron, baron von Hewald, Ing. Scherle.

Amérique. — Lieutenant Frank P. Lahm, Santos-Dumont.

Belgique. — L. Van den Driessche.

Espagne. — Lieutenant Herrera, capitaine Kindelau, E. G. de Salamanca.

France. — Jacques Balsan, comte de Castillon de Saint-Victor, comte Henri de La Vaulx.

Grande-Bretagne. — Frank Hedges Butler, professeur A. K. Huntington, Hon. Charles S. Rolls.

Italie. — Alfredo Vonwiller.

Pour que la course soit véritablement ce qu'elle devrait être, pour que les 16 champions puissent mettre en jeu toutes leurs qualités techniques et toutes les ressources de leur art, il faudrait que le vent les entraînât pardessus les plaines d'Allemagne et les steppes de Russie, jusqu'à épuisement de leurs forces, jusqu'au dernier gramme de lest. L'Aéro-Club de France a choisi à dessein la date du 30 septembre, en pleine période équinoxiale, où les vents soufflent généralement d'Ouest, date qui coïncide, cette année, avec une nuit de pleine lune. C'est donc dans cette hypothèse d'un vent d'Ouest et d'un champ indéfini ouvert aux concurrents, que nous nous placerons pour discuter leurs chances.

L'équipe allemande est composée d'aéronautes de valeur, énergiques et endurants. Mais l'un d'eux monte le plus petit ballon de la Coupe, deux de leurs aérostats sont en coton-caoutchouté, étoffe très imperméable mais lourde, laissant, à cube égal, moins de lest disponible.

L'Amérique a deux champions; l'un, le lieutenant Lahm, est un excellent pilote qui vient d'exécuter coup sur coup en France dix ascensions d'entraînement. L'autre, universellement célèbre, est Santos-Dumont, qui débuta brillamment par le ballon sphérique avant de s'illustrer par ses expériences de dirigeabilité et d'aviation. Son ballon *les Deux-Amériques* sera muni de deux hélices ascensionnelles actionnées par un moteur de Dion 6 chevaux et destinées à lui permettre, en choisissant sa zone de navigation, d'économiser son gaz et son lest.

M. Van den Driessche, le champion belge, est un excellent manœuvrier, plein de courage et de sang-froid, avec son aide, l'aéronaute français Cappaza, bien connu par son voyage aérien de Marseille en Corse, il défendra brillamment les couleurs de son pays.

L'équipe espagnole, malgré la disparition du si regretté Fernandez Duro, demeure une des plus redoutables; ses trois champions munis d'un matériel très homogène, sont des sportsmen audacieux et compétents, capables de toutes les prouesses.

Les champions britanniques, bien que le sport aérien se soit assez lentement développé en Angleterre, en raison de la situation insulaire de ce pays, sont des aéronautes audacieux et d'un beau tempérament. Plusieurs peuvent s'enorgueillir de traversées aériennes de la Manche. Le voisinage de la mer, redoutable aux aéronautes, leur est familier.

M. Alfredo Vonwiller, le champion italien, a un très beau passé sportif bien connu de ses rivaux français, puisque la plupart de ses ascensions se sont faites au départ de France.

J'ai gardé pour la fin notre équipe nationale. Les trois champions de l'Aéro-Club de France sont assurément, dans ce lot d'aéronautes d'élite, ceux qui possèdent les plus beaux états de service sportif.

M. Jacques Balsan, recordman français de l'altitude, compte d'admirables voyages de distance; citons: Vincennes-Léba (Poméranie), 1.222 kilomètres, en 22 h. 38 m. — Vincennes-Opozno (Russie), 1.345 kilomètres, en 27 h. 5 m. — Saint-Cloud-Madorca (Hongrie), 1.293 kilomètres, en 27 h. 9 m.

Le comte de Castillon, gagnant de la première Coupe des aéronautes en 1899, a effectué le magnifique voyage Paris-Vesterwick (Suède), 1.330 kilomètres, en 23 h. 15 m.; il fit conquérir à Miss Moulton la deuxième Coupe de la *Vie au Grand Air* pour les femmes aéronautes.

Le comte de la Vaulx, recordman du monde pour la distance et la durée sans escale en ballon, grand prix de l'Aéronautique aux concours de 1900, a effectué près de deux cents voyages, parmi lesquels figurent les plus belles performances qu'ait enregistrées le sport aérien. Citons: Vincennes-Korostychew (Russie), 1.925 kilomètres, en 35 h. 40 m., record du monde de distance. — Toulon-Port-Vendres, en 41 h. 5 m., record du monde de durée. — Paris-Hull, la sixième seulement et la plus belle traversée aérienne du continent en Angleterre (600 kilom.). — Vincennes-Woclaneck (Russie), 1.237 kilomètres, de nombreux parcours de 500 à 1.000 kilomètres sans escale et plusieurs ascensions de plus de vingt-quatre heures, etc., etc.

Qui gagnera ?

Pour conclure, si les circonstances atmosphériques permettent aux champions de donner toute leur mesure, nous espérons que la victoire n'échappera pas à l'équipe française, très menacée par l'équipe espagnole, suivie de près par les Anglais ou les Allemands sans oublier la chance toujours redoutable de Santos-Dumont.

Entre nos trois représentants, il semble difficile de faire un choix. Laissons donc la parole à la majorité — *vox populi, vox Dei* — qui paraît avoir fait du comte de la Vaulx son favori. Le 30 septembre 1906 sera le sixième anniversaire du premier voyage aérien de France en Russie, exécuté en 1900, par le comte de la Vaulx et la Fortune, qui a toujours souri au célèbre aéronaute, adore les coïncidences.

GEORGES BESANÇON.

MARCEL SPONT

Un terrible malheur vient d'affliger la rédaction de la *Vie au Grand Air* ø Marcel Spont, l'alpiniste bien connu, dont les photographies, prises en montagne, provoquèrent souvent l'admiration de nos lecteurs, a trouvé la mort dans une excursion qu'il faisait dans les Pyrénées

Marcel Spont.
L'alpiniste bien connu, qui vient de trouver la mort dans une ascension aux Pyrénées.

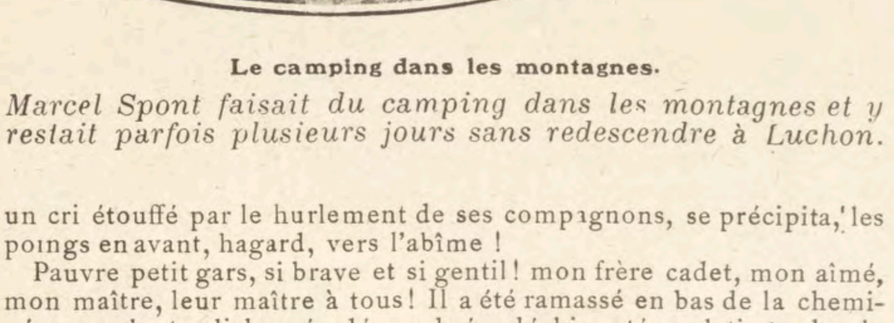
Au sommet du Quaïat (3.059 m.).
L'appareil cause de la chute. Marcel Spont prenant ses dernières photographies.

MARCEL SPONT, dont l'alpinisme tout entier pleure avec nous la mort prématurée, était le plus noble caractère dont puisse s'enorgueillir un sport riche en héros et en martyrs. Dans le pyrénéisme, encombré de grotesques et de fanfarons, il occupait une place à part, — la première. Il n'était pas seulement un virtuose capable, à un moment donné, d'un effort ; il était un montagnard, le montagnard de carrière, qui circule là-haut comme chez lui et se meut sur les cimes avec l'aisance d'un maître en son domaine. Il ne tenait pas la montagne pour un adversaire qu'il faut réduire, il ne lui demandait pas de basses satisfactions d'amour-propre, il ne livrait pas à la publicité, tant ils lui semblaient naturels, des exploits dont le moindre aurait suffi pour bâtir une réputation. Et il riait — car il était gai — des bluffeurs, qu'il plaignait — car il était bon.

Il tenait la montagne pour une patrie d'élection, plus sauvage et plus douce où ses larges poumons, son cœur solide, ses muscles durs, son merveilleux organisme d'athlète lui permettaient de vivre d'une vie plus abondante, quoique normale. Il en connaissait les caprices, les ruses, les colères, et si sa science technique prodigieuse lui fournissait le moyen d'en triompher sans jamais cotoyer l'épouvante ou la fatigue, il restait toujours, même aux instants de détente, armé pour une lutte qu'il savait sévère.

Il a péri cependant, en pleine force, en pleine joie, d'une mort navrante, lamentable, tragique. Il a péri pour un geste familier, imperceptible, inconscient, un geste de plaine. Il était au sommet de la crête de Spijoles, à 3.049 mètres d'altitude, assis sur un caillou, attendant les camarades, contemplant cette région sublime du port d'Oo, qu'il croyait sienne, depuis le temps. Il avait déposé à ses côtés sa blague à tabac, son papier à cigarettes, il fumait, il riait en pensant aux bons clichés qui réjouiraient son frère Henry, retenu à Luchon, ce jour-là, mais attendu, le lendemain au campement d'Espingo. Et tout à coup, au moment où il se baissait pour reprendre son appareil photographique, qui, sans doute, glissait sur la dalle lisse, il se pencha — trop ; à peine trop, si peu — et avec un cri étouffé par le hurlement de ses compagnons, se précipita, les poings en avant, hagard, vers l'abîme !

Le dernier cliché de Marcel Spont.
L'appareil de Marcel Spont tomba dans le précipice, où il se brisa. Nous donnons ci-dessus le cliché pris un instant avant sa chute par notre collaborateur.



Le camping dans les montagnes.
Marcel Spont faisait du camping dans les montagnes et y restait parfois plusieurs jours sans redescendre à Luchon.

Pauvre petit gars, si brave et si gentil ! mon frère cadet, mon aîmé, mon maître, leur maître à tous ! Il a été ramassé en bas de la cheminée, sanglant, disloqué, démembré, déchiqueté, aplati, tordu, le crâne ouvert, le front troué, pareil à une poupée molle. Et pendant que les camarades affolés descendaient en hâte au village d'Oo, pour organiser une caravane de secours, il est resté toute la nuit, seul, drapé dans sa pèlerine, le chapeau rabattu sur les yeux, adossé au mur fatal, comme un enfant qui dort, qui va repartir. Et lui qui, la veille, courait au milieu des éboulis et glissait le long des glaciers avec la grâce légère d'un isard, il est rentré aux granges d'Astau sur une civière portée par six montagnards, ses amis.

J'ai rencontré le funèbre cortège sur le chemin du lac d'Oo, à la tombée de la nuit, et j'ai ramené à Luchon, dans un landau fermé, salué par la foule des paysans émus, son corps inerte tressautant aux cahots de la voiture, et qui fleurait encore l'odeur de la montagne.

HENRY SPONT.

PARIS-TOURCOING

Clichés de notre envoyé spécial.

L'avant-dernière épreuve sur route de la saison, Paris-Tourcoing, courue le 23 septembre a été gagnée par Trousselier. Elle a été suivie de bout en bout par nos rédacteurs et photographes.

Un petit jour gris de septembre. Enghien mal réveillé et étonné du tumulte, vient sur le pas des portes ; des hôtels, sortent des hommes en maillot, les yeux battus parce qu'ils ont mal dormi : Trousselier et son maillot bleu-ciel, Passerieu et Decaup en rouge, Cornet avec le nom de la machine qu'il monte sur le dos de son maillot, Garin dont les photographes s'emparent, un peu maigri, mais heureux de se retrouver à un départ de course, — et de recourir. Enfin, on fait l'appel, on range les coureurs dans une rue étroite, un des organisateurs les engage à ne pas démarrer avant la sortie de la ville dont les virages sont plutôt dangereux. Mais le signal est à peine donné, que Trousselier s'en va à toute allure, d'autres se faufilent à sa suite, on se tasse, on se bouscule, les autres s'élancent à la poursuite du peloton de tête qui s'en va dans la poussière sur la route qui zigzague entre les murs Déjà les premiers ont formé un groupe qui, à la file indienne, monte les trottoirs, dégringole les caniveaux, se courbe à l'assaut des côtes, s'engouffre dans les descentes, sans souci des fossés.

C'est la première fois que l'on court Paris-Tourcoing, critérium d'automne, l'épreuve deviendra peut-être classique, elle est fort intéressante, car elle permet de voir les progrès réalisés par les coureurs à la fin d'une saison qui débute par Paris-Roubaix, continue par Bordeaux-Paris et le Tour de France et se termine en septembre par cette épreuve disputée sur 270 kilomètres d'un parcours plutôt difficile. Ah! ces routes! cent kilomètres de bonne route, où le vent soufflait, avec une rare énergie, dans le nez des coureurs, mais le reste avec des fossés énormes, et des bas côtés, qui semblaient comme labourés; encore les coureurs trouvaient des chemins étroits où ils pouvaient passer vaguement, mais les malheureuses autos ne jouissaient pas du privilège de pouvoir marcher sur des sentiers étroits, relativement confortables, et malgré l'excellente suspension de la voiture Ariès de Coquard, pilotée de main de maître, par ce parfait conducteur, nous avons plutôt senti nos reins.

Disputée sans entraîneurs et sans soigneurs, l'épreuve aurait pu paraître monotone, mais, à suivre kilomètre à kilomètre le peloton de tête, je vous assure que l'on n'a pas le temps de s'ennuyer. Démarrages sur démarrages. il n'y a pas un mauvais virage dont ne profite Trousselier, mais Passerieu et Cornet le suivent comme une ombre ; Garin, les premiers kilomètres, est mal en train, le train des jeunes est bien vif, mais il se cramponne; Rugère crève, un grand geste de découragement. le pauvre garçon, qui montait fort bien, est obligé de réparer sur le bord de la route.

— Bonne chance, mon vieux! vous rattraperez le peloton!

Les autres filent dans la poussière. Dans la forêt de Compiègne, une biche traverse la route; les coureurs lèvent la tête une minute pour la suivre des yeux, affolée, qui saute des troncs et disparaît. Une belle bagarre à un passage à niveau, la barrière est fermée, un swing au gardien qui proteste met un terme à l'incident.

Passerieu se rafraîchit à Douai.

Passerieu, a terminé deuxième, dans Paris-Tourcoing, accomplissant les 270 kilomètres du parcours en 9 h. 11 m.

Trousselier, après Cambrai.

Profitant du pavé qui gêne ses adversaires, Trousselier démarre brusquement à Cambrai, et désormais roulera seul, n'étant plus inquiété.

(Plaques Lumière.)

Le peloton de tête à Cambrai.

Après avoir bénéficié d'une route excellente pendant plus de 100 kilomètres, les coureurs ont eu à lutter, durant la seconde partie du parcours, contre le pavé. Passerieu, Cornet, Trousselier, Catteau, passent ensemble à Cambrai, suivis de près par Cruppelandt, Bigo, Gabory, Prévost.

Plus que huit coureurs dans le premier peloton ! les autres se sont dispersés, Catteau s'est perdu dans Compiègne, il revient de loin, Garin s'obstine avec une belle énergie, Cornet, — Rigolo pour ceux qui ont le plaisir d'être de ses intimes, — très à l'aise, mène quand Trousselier en a assez. Decaup a disparu, parti sans conviction, la perspective de filer à Longwy aux chasseurs à pied ne semble pas lui donner des ailes, et à la queue leu leu, les coureurs sans effort bien résolu s'acheminent vers les derniers kilomètres où aura lieu la grande bataille.

Sur la route. A Saint-Quentin, on se bat un peu pour signer ; Trousselier se lave la tête et avale un verre de bouillon, Passerieu bouscule deux gosses, Catteau lâché, revient et signe derrière les premiers; à Cambrai, c'est Passerieu qui signe le premier, mais Trousselier dans les rues de la ville grille la politesse à ses suiveurs immédiats et prend cinq cents mètres d'avance, puis sans se soucier des trottoirs, des pavés ou des fossés, il part, il part et arrive à Douai, après un parcours merveilleux, avec plus de cinq minutes d'avance, le temps de changer de vélo, le voilà reparti! Cependant, derrière lui, on se dispute chèrement les places. Cornet lâché à Cambrai a rattrapé tout seul le peloton à Douai, seul, Passerieu est entre lui et Trousselier. Un incident de machine lui vaut de perdre quelques minutes, mais il ne se décourage pas et se recramponne. Puis, ce qu'il y a d'amirable dans les courses sans suiveurs et sans entraîneurs, ce sont les petits, ceux qu'on n'a pas l'habitude de voir au premier rang dans les épreuves trop bien organisées qui s'obstinent derrière les cracks et parviennent à décrocher une place d'honneur.

Voici Prévost, qui, depuis le début, est derrière Passerieu, Cruppelandt, qui a crevé deux fois et n'a pas été définitivement lâché, et tant d'autres dignes d'éloges.

L'enthousiasme populaire De Douai à Lille, les gens demandent : Et Garin? Et Catteau? Garin a abandonné, Catteau aussi, avec les premiers. C'est un Parisen, donc? Parfaitement ! et il faut avoir suivi la magnifique envolée de Trousselier tout seul sur la route pour savoir de quelle qualité il faut faire preuve pour remporter une victoire aussi difficile.

De Lille à Tourcoing, on s'imagine mal la foule qui se presse sur les côtés de la route. Les cyclistes locaux s'aggichent à la roue de Trousselier, qui, la figure noire, le maillot bleu-ciel déteint, continue sa course triomphale.

Jamais on ne vit autant de public à l'arrivée d'une course sur route : c'est plus que de l'enthousiasme, c'est de la fureur. Le coureur peut à peine se frayer un passage parmi les rangs pressés des spectateurs : des suiveurs se bousculent et tombent, des badauds reçoivent dans les jambes des pédales et des roues, mais heureusement Trousselier se tire sans encombre de ce trop d'enthousiasme. Après les pavés et les rails de Lille, c'est encore les pavés de la chaussée qui mène jusqu'à l'Exposition : trois virages, une porte qui s'ouvre sur une piste de gravier bordée de chaises : le public applaudit, bouquet, *Marseillaise*, mais... mais il semble qu'un regret se mêle à cet accueil.

Garin? Catteau? si c'était un coureur du pays qui eût gagné, on l'eût porté en triomphe jusqu'à la cabine où il peut, enfin, se laver!

Passerieu et Catteau surgissent ensemble, à l'entrée de la ligne droite, une courte lutte, le Parisien règle son adversaire d'une longueur et à peine descendus tous deux, c'est Cornet qui surgit tout-à-coup et très frais, se lamente des incidents qui le retardèrent. D'autres viennent encore, le clairon sonne le garde à vous. Beaugendre en virant, entre dans un bec de gaz, il remonte et finit... Un jeune coureur de Tourcoing, qui prend part pour la première fois à une course, termine dans un rang excellent. Cette fois, c'est de la folie, jamais on ne vit semblables acclamations et le futur crack est emporté, maillot en loques, parmi la foule qui l'entoure.

Trousselier, rhabillé, reparaît en croquant une pomme, les spectateurs se dispersent et les derniers qui viennent signer au contrôle n'ont pas même la consolation d'avoir autour d'eux quelques spectateurs pour les applaudir.

La course est finie : sur la route où traînent encore des badauds, notre auto reprend sa course... vers Paris.

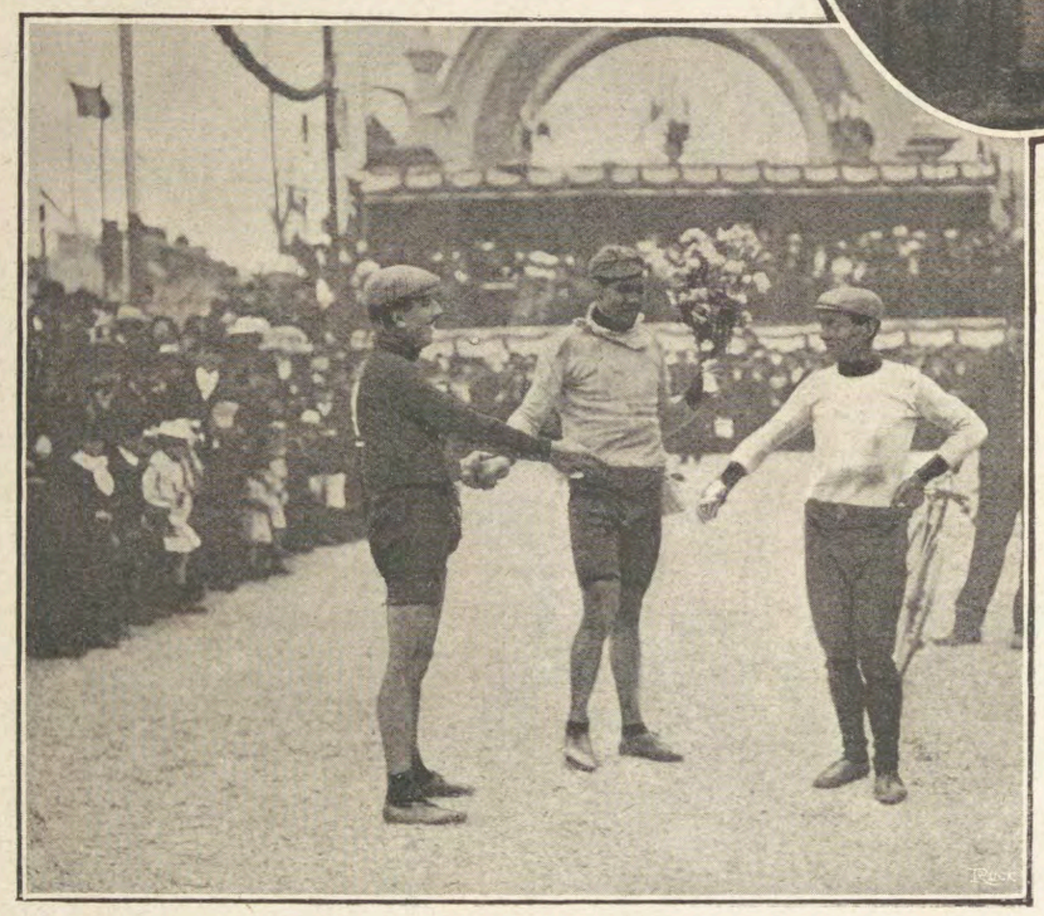
ROBERT DIEUDONNÉ.

La 24 HP Ariès de la *Vie au Grand Air*.

Nos rédacteurs et photographes ont suivi, de bout en bout, la course, dans une automobile qu'avait mise à notre disposition la maison Ariès. M. Coquard, le brillant chauffeur qui la conduisait, avait pris la 24 HP avec laquelle il triompha dans le Critérium belge.

Trousselier signant à l'arrivée

Trousselier, sur bicyclette Griffon, *pneus* Dunlop, *a fourni une course splendide parvenant à lâcher ses adversaires, et à terminer en 6 h. 56 s.*



Passerieu Catteau Cornet

Après la course.

Passerieu, Catteau et Cornet se serrent la main après la rude épreuve. Passerieu finit second, devant Catteau, à une longueur, et Cornet est quatrième en 4 h. 24 m., après avoir été victime de nombreuses crevaisons.

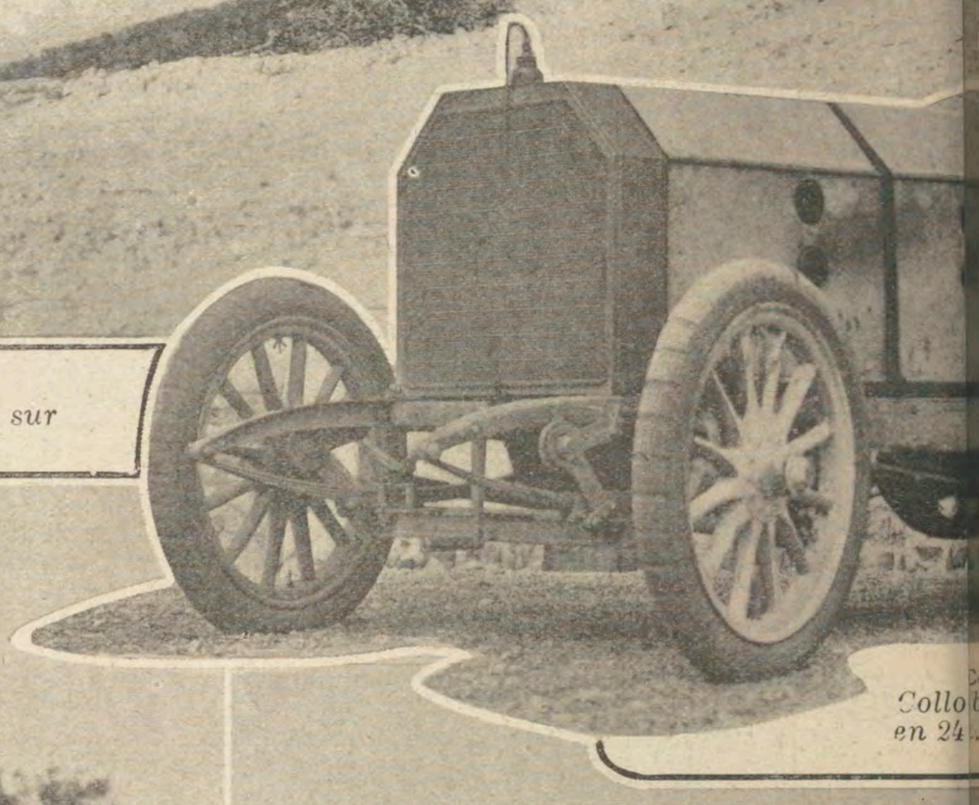
AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique, consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 fr nes. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de reponses par lettres.

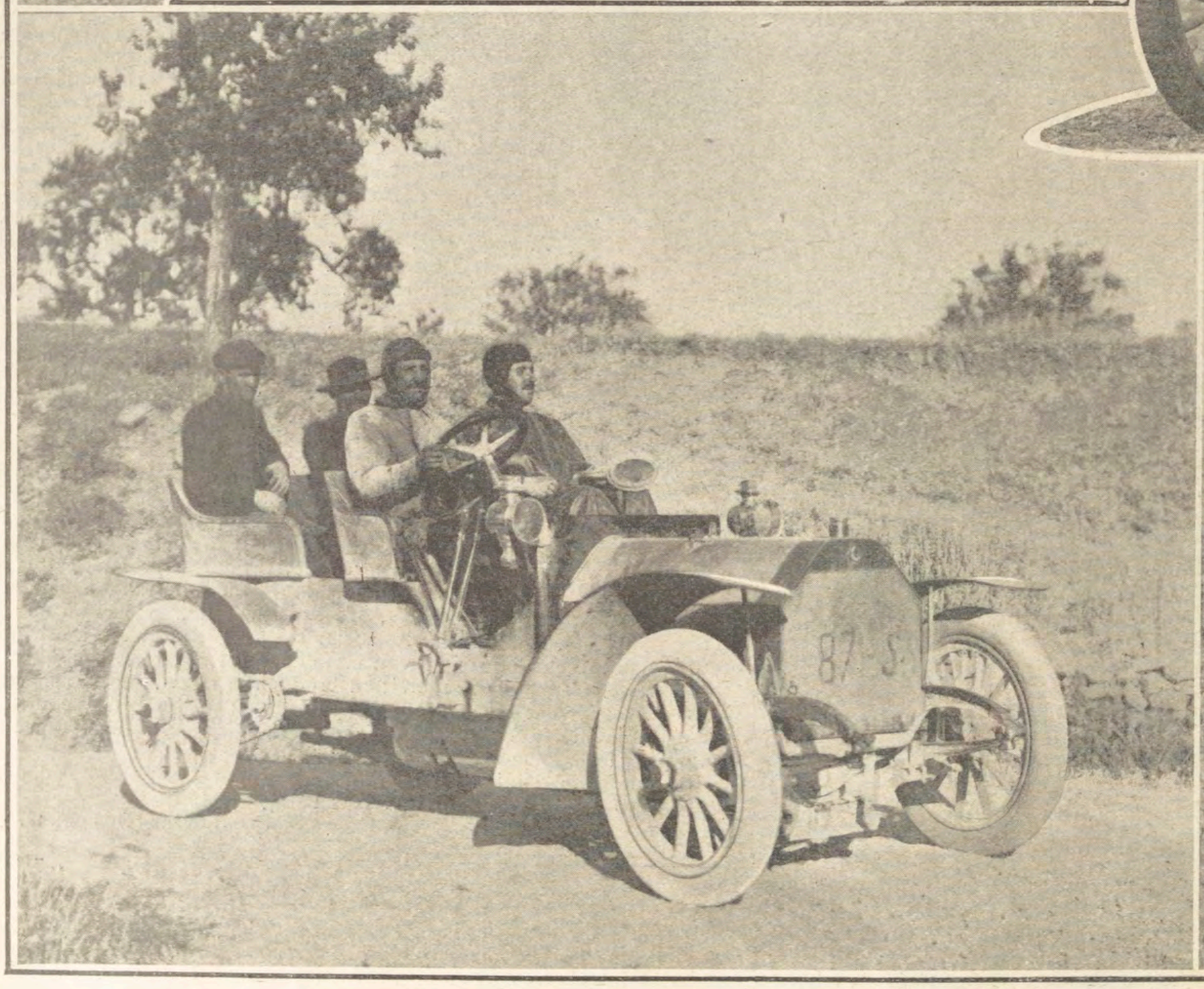
(*Clichés de notre envoyé spécial*)

LE MEETING

Champoiseau, au virage de Saint-Estève.
S'est classé premier, dans la catégorie vitesse, en 26 m. 34 s., sur motocyclette Alcyon, *pneumatiques* Dunlop.



Collo
en 24



Giuppone.
Premier des motocyclettes, touristes, en 27 m. 58 s., sur motocyclette Griffon, *battant le record.*

Ladougne, le meilleur temps de la première journée.
Sur sa 20/25 chevaux Motobloc, *pneumatiques* Continental, *Ladougne a monté le Ventoux en 32 m. 25 s., battant le record de 17 m. 50 s.*

Le premier tri
Sur son tri-car Griffon, *Bucquet a gravi le Ven dure côte, des voitures e*

Le meeting du mont Ventoux s'est disputé les 15 et 16 septembre. La course consiste en l'ascension de cette montagne, dont le sommet s'élève à 2 000 mètres d'altitude. Une route de 21 kilomètres, dont le sol est constitué, presque exclusivement, par des gravats et des cailloux roulés, y donne accès. Elle comporte des virages

DU MONT VENTOUX

lub, le vainqueur du Ventoux.
ant le meilleur temps du meeting,
., sur sa voiture Rochet-Schneider,
neumatiques Dunlop.

en 1 h. 0 m. 8 s., battant, sur cette
chevaux.

Cissac à Saint-Estève.
Sur sa motocyclette Griffon, *Cissac a fait le meilleur temps des motocyclettes de vitesse, 26 m. 15 s.*

Le photographe de la *Vie au Grand Air* à son poste.
Placé au dangereux virage de Saint-Estève, et surplombant un précipice, notre collaborateur Simons avait dû se hisser sur un arbre, d'où il dominait la route et où il se trouvait à l'abri des accidents.

effrayants et sur certaines parties, des pentes atteignant jusqu'à 13 p. 100. Les voitures à chevaux mettent cinq heures pour atteindre le point culminant ! Le record, qui n'a d'ailleurs pas été battu cette année, est de 19 m. 13 s., par Cagno. Les triomphateurs ont été Collomb, dans la catégorie vitesse, et Taddeoli, dans la catégorie touristes.

LE LAWN-TENNIS DANS LES VILLES D'EAUX

Beaucoup de tournois, beaucoup de joueurs, peu d'étoiles ✍ L'Exploitation des épreuves d'été ✍ A la recherche de nouveaux champions ✍ ✍

Ritchie.

L'un des meilleurs joueurs de tennis d'Angleterre, fit une ample moisson de lauriers au récent Championnat d'Ostende.

Si nous persistons à tenir le lawn-tennis pour un sport athlétique, ce qui est, en somme, assez légitime, il est certain que nous devons donner au monde le spectacle d'un peuple épris jusqu'à l'enthousiasme d'activité physique et d'émulation sportive. Quel que soit l'endroit où trois ou quatre Français villégiaturent ensemble, il se fonde un club de tennis, et ce club organise, avec autant de fracas que le lui permettent les moyens de publicité dont il dispose, un grand tournoi international. Nous n'avons guère, actuellement, de villes d'eaux assez déshéritées pour ne pas pouvoir offrir ce luxe à leurs visiteurs. Et l'on pourrait citer des plages dont un tournoi de tennis avantageusement coté a fait le succès et continue d'assurer la prospérité.

Nos progrès numériques ne peuvent donc être niés. Nous jouons de plus en plus au tennis; tout au moins nous avons l'air d'y jouer de plus en plus, ce qui revient presque au même et peut contenter notre ambition de fraîche date. Mais pouvons-nous dire que nos progrès techniques aient suivi la même marche? avons-nous une moyenne de bons joueurs plus élevée que jadis? Nous jouons beaucoup plus qu'autrefois; les colonnes des quotidiens s'emplissent de signes cabalistiques représentant des prouesses sans nombre, comptes rendus d'une impitoyable aridité qui s'efforcent de satisfaire avec autant de précision que possible la vanité de chacun. Si nous ne comptions pas plus de champions que jadis, j'entends plus de champions véritables, c'est que nous y mettrions de la mauvaise volonté.

En faisons-nous preuve? Il faut le croire, car je crains bien d'être obligé d'affirmer une fois de plus que notre valeur en matière de tennis n'a pas cru beaucoup avec le nombre des années. Elle n'a pas décru, c'est une consolation, que nous ne devons pas négliger de nous donner. Mais une nation qui a eu l'honneur de gagner le championnat d'Angleterre se devrait à elle-même de compter un plus grand nombre de bonnes raquettes que celui qu'on put relever cet été dans les villes d'eaux.

N'accablons pas nos éternels champions: ils ne sont pas responsables de l'être; il en faut accuser les autres joueurs, ceux qui pourraient, eux aussi, être champions, et qui se refusent désespérément à le devenir. A première vue, il semble étonnant que la multiplication des tournois et des joueurs n'ait pas engendré une augmentation proportionnelle de nos connaissances techniques. Mais voyons un peu ce qu'il faut penser de cet accroissement numérique que nous nous félicitions plus haut de constater.

Les grands tournois

Nos plus grands tournois se disputent à Vichy et à Etretat, à Dinard et à Houlgate. Quels sont donc les joueurs qui y prennent part? Il existe dans le monde du tennis une petite phalange, sorte de cohorte sacrée, composée de jeunes gens auxquels l'usage de la raquette a jusqu'ici réussi. Ils en ont tiré divers profits, quelque gloire d'abord et un certain nombre d'objets de toilette et de ménage non moins agréables à recueillir. Cette troupe, assez nombreuse en somme, se compose en majeure partie de membres du Tennis Club de Paris et du Racing Club de France. Elle se déplace toujours en forces, s'abat à l'époque voulue sur les stations précitées, sévit cruellement dans les tournois, opère une rafle consciencieuse d'objets d'art et de compliments et ne se sépare qu'à la chute des feuilles. Cette bande ne travaille que dans les villes dont les réunions sont renommées. Il se trouve, par une coïncidence curieuse et dont elle profite, que ces réunions sont dotées des plus beaux prix. Personne ne songe à se plaindre de voir ce groupe emporter ces derniers, car il compte en ses rangs des champions célèbres. Et il ne faut faire aux champions nulle peine, même légère. Cette association clandestine, qui semble avoir son siège à Etretat, est une puissance contre laquelle il est difficile de lutter.

Aussi ne l'essaye-t-on guère. Il y a cependant dans les tournois de nombreux joueurs qui n'en font pas partie. Mais ce sont surtout des figurants. Ce sont eux qui, depuis que le tennis est connu en France, jouaient sur le sable humide des plages, en famille, sans prétention. Nous avons évolué: à présent nous jouons avec quelque désir de connaître la renommée. Et ces mêmes baigneurs paisibles qui jadis pratiquaient un exercice semblable au volant font à présent du sport, un vrai sport anglais. Ces braves gens ont une qualité: ils savent croître et se multiplier. Ils sont en train d'augmenter de sérieuse manière la réputation athlétique de nos villes d'eaux.

La cohorte dont nous avons parlé se compose uniquement de Parisiens. Le dernier groupe, le plus nombreux, comprend autant de provinciaux que de Parisiens. On y pourrait faire des progrès. Mais les provinciaux, ne veulent pas devenir des joueurs remarquables. Ils prétendent qu'ils ne le peuvent pas. L'absence de tennis couverts leur interdit tout entraînement d'hiver. Leur infériorité se montre à chaque occasion de rencontre. Elle les navre; mais ils ont décidé de ne rien faire pour s'en tirer. Ils ne s'engagent pas dans les championnats. Ils se contentent du rôle de figurants dans les tournois de plages.

F. Bidault.

La finale du gentlemen double à Ostende.

Ritchie, en compagnie de Txasenster, s'adjuge le Championnat double d'Ostende. Il serait à souhaiter que, dans les villes d'eaux de France, d'aussi bons joueurs vinssent se mesurer avec les nôtres. Nos compatriotes auraient fort à faire pour les battre, et seraient obligés de se livrer à un entraînement profitable.

L'Entraînement Américain

Par Geo W. Orton

XI (1)

Le saut à la perche (*suite*)

Nous avons déjà commencé les principes d'entraînement du saut à la perche. Le recordman du monde est un Français, Gonder, mais les Américains possèdent de nombreux athlètes qui approchent son record et battent de loin les performances de ses autres adversaires.

La première chose à faire est d'apprendre le take-off, qui consiste à piquer exactement et facilement sa perche dans le butoir et à s'enlever à la meilleure distance possible. On n'y parvient que par la pratique. Le mieux est de s'exercer d'abord à planter convenablement sa perche et pour cela on opère en mesurant et repérant l'espace nécessaire pour arriver juste sur le butoir.

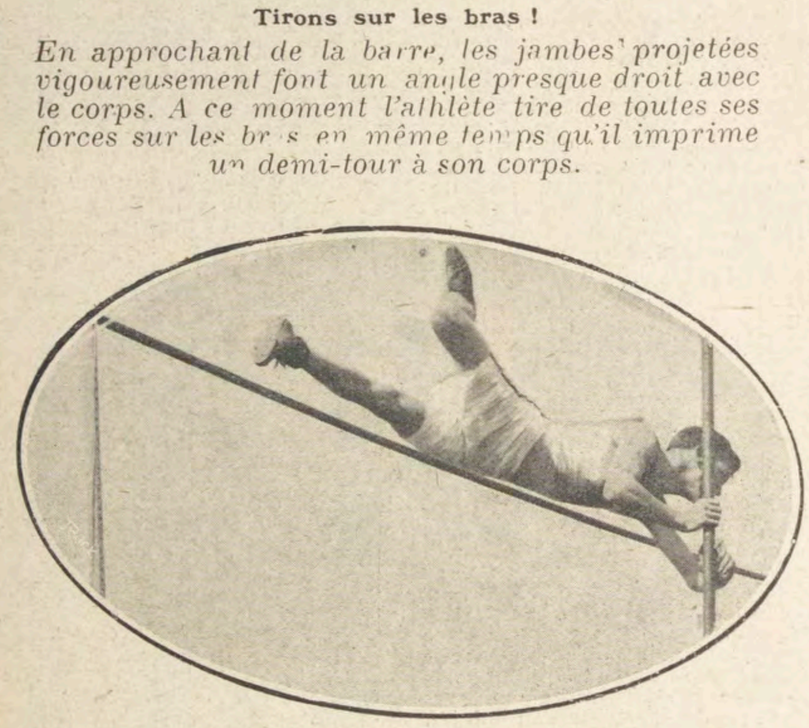
Quand on possède bien ce premier mouvement, on passe au second. Celui-ci est presque naturel. Lorsque la perche a été piquée franchement, l'athlète s'enlève en s'aidant de toute la force des bras. Les jambes doivent être projetées en l'air assez vigoureusement pour former un angle obtus avec le corps lorsque celui-ci arrive au niveau de la barre. A ce moment, le sauteur effectue un demi-tour sur lui-même et sa poitrine vient presque en contact avec la barre, tandis que la main inférieure se hisse à la hauteur de l'autre main et que les bras agissent énergiquement sur la perche. Si le saut est bien calculé, le corps se trouvera juste au-dessus de la barre dans l'instant où il atteindra sa plus grande hauteur. Aussitôt, l'athlète repoussera la perche en ayant soin de lancer au-dessus de sa tête ses bras étendus afin d'éviter la barre dans le mouvement de descente. Cette précaution est très importante. L'athlète s'attachera à tomber droit, pour éviter de se contusionner à chaque essai.

Le " take-off "

L'athlète (Mac Lanahan, de Yale University, champion intercollegiate d'Amérique) pique sa perche — dans un trou en Amérique, sur un bloc de bois en France — et s'enlève à la distance exacte.

Une remarque est à faire au sujet du déplacement des mains sur la perche. Alors que le dernier règlement français autorise chacune des deux mains à se déplacer une fois, le règlement américain ne permet pas à la main supérieure de changer de place. Seule, la main inférieure peut monter et encore ne doit-elle pas dépasser l'autre.

De même que dans le saut en longueur, il ne faut pas courir avec toute sa vitesse jusqu'à ce que la perche soit plantée dans le butoir. La plus grande vitesse doit être atteinte deux ou trois pas avant le take-off. De cette manière, l'athlète peut concentrer tous ses efforts sur la correction et l'élévation du saut. A quelle hauteur convient-il de saisir la perche? Tout dépend des aptitudes particulières du sauteur, de la force de ses bras.



Tirons sur les bras !

En approchant de la barre, les jambes projetées vigoureusement font un angle presque droit avec le corps. A ce moment l'athlète tire de toutes ses forces sur les bras en même temps qu'il imprime un demi-tour à son corps.

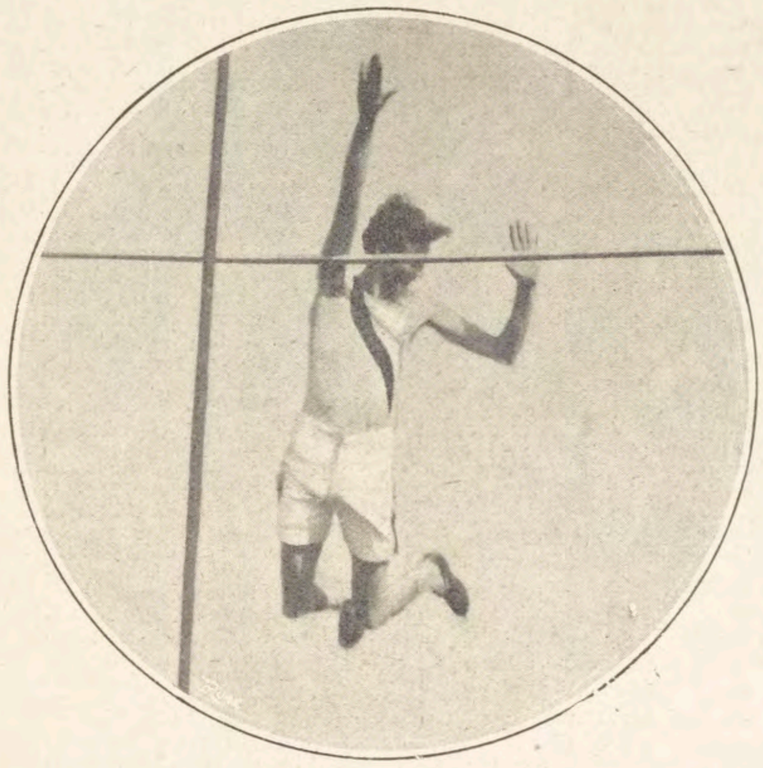
L'entraînement L'athlète qui s'entraîne pour le saut à la perche doit pratiquer cinq fois par semaine et ne tenter les plus grandes hauteurs qu'à trois de ces séances. Ce n'est pas tout. Il est facile de se rendre compte que pour obtenir de bons résultats dans ce concours, l'athlète doit être musclé des bras, des épaules et des reins. En conséquence, il fortifiera ces parties de son corps grâce à des exercices appropriés. Un quart de mille, de temps à autre, pour raidir les jambes, et des courses de vitesse plus fréquemment, contribueront enfin à la préparation du sauteur à la perche.

(*A suivre.*) Geo W. Orton.

(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)

Le passage de la barre.

Si le sauteur a bien calculé son élan, il arrive à sa plus grande hauteur juste au moment où le corps se trouve ainsi tout naturellement transporté de l'autre côté.



La descente.

La barre passée, l'athlète repousse sa perche, ou levant haut les mains, afin d'éviter de faire tomber la barre. Observez comme il descend droit.

(1) Voir les nos 398 à 405, 407 à 409, 411 et 414.

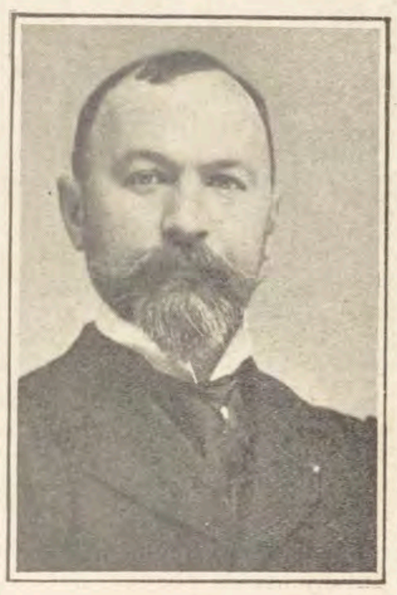
UN PRÉCURSEUR

On a conduit, il y a huit jours, à sa dernière demeure, un homme dont les générations nouvelles n'ont pas connu le nom, mais qui fut un précurseur. Alexandre de Lucenski, le fondateur de la Bicyclette *et du* Paris-Vélo. *Notre ami Louis Minart, qui fut son rédacteur en chef dans ces deux journaux, a bien voulu retracer en quelques lignes, pour la* Vie au Grand Air, *la carrière de celui auquel les sports et le journalisme sportif doivent tant.*

En arrivant à la petite boutique de la rue du Bouloi, où Lucenski m'avait donné son premier rendez-vous, je cherchais vainement à qui m'adresser. De nombreuses cloisons divisaient la pièce en une série de petites boîtes : je frappais successivement à toutes les portes :

— Entrez ! dit une voix forte, et je me trouvai en face de Lucenski.

L'air très affairé, enfermé dans un vaste faux-col, l'extérieur empreint d'une certaine morgue, il me posa quelques questions, puis, avec cet accent exotique, dont il ne put jamais se défaire entièrement, me proposa de diriger la *Bicyclette*, le journal qu'il voulait fonder. J'étais, à ce moment, professeur à Chaptal, et gagnais à grand peine 5 à 6.000 francs par an ; aussi, étais-je disposé à écouter toutes propositions honnêtes qui pourraient m'être faites.



A. de Lucenski.
Fondateur de la Bicyclette *et du* Paris-Vélo, *qui vient de mourir.*

Je n'étais pas très fort comme homme d'affaires, en ce sens que je ne savais guère demander, Lucenski ne l'était pas davantage, en ce sens qu'il ne savait guère refuser : au bout de cinq minutes, nous étions d'accord. Et du coup, Lucenski laissa tomber son masque, son regard s'alluma de gaîté, il se leva, me prit par le bras et me raconta que, arrivé à Paris quelque vingt ans auparavant, sans autre ressource que la volonté de parvenir, il s'était rapidement créé une situation à l'Agence Havas et chez Lagrange - Cerf, et qu'à l'heure actuelle, il gagnait, bon an, mal an, de 120 à 150.000 francs par an.

— Mais, mon cher ami, je me lève tous les jours à 5 heures du matin, et je travaille quatorze heures par jour ; faites comme moi, et je vous en garantis autant.

Puis, me donnant en quelque sorte une accolade :

— Mon cher ami, nous ferons de grandes choses, et nous gagnerons beaucoup d'argent.

Lucenski fut un prophète médiocre ; il fit, à vrai dire, de grandes choses, et remua les masses, mais il ne gagna jamais d'argent dans les sports ; loin de là, il en laissa.

Ceux qui l'ont accompagné, mercredi dernier à sa dernière demeure, ont pu voir que le brillant boulevardier, que le joyeux Alex, dont la figure appartint pendant 10 ans au Tout-Paris, s'éteignait dans la médiocrité, avec, comme unique luxe, quelques fleurs qui grimpaient au balcon de sa maisonnette ; avec, comme seule consolation, les soins dévoués d'une compagne fidèle, qui adoucit ses souffrances dernières.

Lucenski assista à l'éclosion du mouvement sportif, il en pressentit l'importance, et y prit une part que l'on peut qualifier de considérable. Il créa successivement la *Bicyclette*, qui connut son heure de prospérité, à l'époque des courses mémorables de Paris-Bruxelles et de Paris-Spa.

Paris-Vélo devint son nouvel enfant, et, par un phénomène connu, supplanta le premier-né dans l'affection paternelle.

Qui retraduira les temps héroïques du « Petit Rose » fabriqué dans une cave humide, où les porte-plumes eux-mêmes se couvraient de végétation ! De mois en mois, le « Petit Rose » s'agrandissait de quelques centimètres jusqu'à ce que, d'étape en étape, brisant son format trop étroit, abandonnant son titre trop restreint, il parut sous le nom de *Journal des Sports*, sur grand format et sur huit pages. Du temps qu'il était à l'Hôtel du *Figaro*, ne parut-il pas, même, pendant un certain temps, jusqu'à deux fois par jour, l'édition du matin et l'édition du soir ?

C'était la folie des grandeurs qui commençait !

Et cependant, Lucenski mettait son journal au service des sports, conquérait à chacun son droit de cité, en le faisant consacrer par la mode. Après la bicyclette, à laquelle il avait donné une impulsion formidable, grâce au *Sport pour tous*, nous l'avons vu successivement organiser des tournois d'escrime fameux, dont le plus célèbre restera peut-être la rencontre de Rue et Prévot contre Pini et Conte ; puis il organisa des championnats internationaux de lutte. L'automobile le passionna, et dès Paris-Amsterdam, une des premières épreuves d'automobile, il engagea une voiture.

A Roubaix, il préside des combats de coqs ; à Deuil, il organise des courses de taureaux, qui se terminent de façon presque tragique ; partout où il y a du sport, nous retrouvons Lucenski, toujours alerte, toujours dispos, semant la vie et la gaîté autour de lui, en culotte de piqué blanc et gardénia à la boutonnière aux courses d'artistes, au beau temps de la bicyclette ; en frac et jabot plissé dans sa loge, lors des luttes au Casino de Paris, jusqu'au jour où brusquement... il disparaît.

C'est qu'en dépit de ces nombreuses manifestations, c'est que, malgré cette activité qu'il dépensait sans compter, le *Journal des Sports* périclitait ; une concurrence implacable le visait et ses adversaires ne devaient reculer devant aucun procédé pour arriver à leur but. Lucenski était avant tout un bon garçon et il succomba dans cette lutte où il aurait fallu avoir des dents de caïman. Quand il sentit la partie perdue, il vint s'asseoir sous la tente de l'ennemi, et, pour sauver l'argent de ses commanditaires, se rendit à discrétion, sans autre condition que ceux-ci seraient désintéressés, lui-même abandonnait tout ce qui lui revenait.

C'est en 1901 qu'Alexandre de Lucenski subit la première atteinte du mal qui devait le terrasser lentement : on le vit parfois encore sur le boulevard, malade, inquiet ; ce n'était plus, hélas ! le Lucenski d'autrefois, portant haut, plein d'intelligence et de vie, c'était une ombre douloureuse que ses amis reconnaissaient à peine.

Mais l'histoire de ses dernières années ne peut intéresser que ses intimes ; on l'avait presque oublié, et ç'a été une surprise pour beaucoup d'apprendre sa mort : « Il vivait donc encore ! » Ceux qui se sont rappelé le brave cœur qu'était Alexandre de Lucenski n'étaient guère nombreux derrière son cercueil ; si tous ceux qu'il obligea, si tous ceux à qui il tendit, aux heures difficiles, sa large main d'honnête homme, avaient tenu à lui rendre un dernier hommage, l'église de Chatou eût été trop petite.

Lucenski n'était plus l'homme du jour, et les quelques camarades qui se sont retrouvés pour dire adieu au « Patron » l'avaient suivi de trop près pour qu'il leur fût permis de partager l'oubli général : c'était un morceau de leur vie qu'on enfouissait sous la terre : dix ans de travail où l'on avait bataillé côte à côte derrière le chef aimé...

LOUIS MINART.

AUTOMOBILE

OU SONT LES VOITURES DE VITESSE ?

Il n'y a plus de voitures de vitesse, ou du moins elles se cachent. Telle est l'impression qui paraît résulter des deux épreuves du mont Ventoux et de Salon, dans lesquelles la Rochet-Schneider de Collomb a fait un cavalier seul, très agréable pour elle, mais qui, au point de vue de l'intérêt de l'épreuve et au point de vue du sport, a été un peu monotone.

Seule, la Dietrich de Rougier s'est présentée dans la première des deux épreuves, mais, malheureusement, un virage manqué a été cause d'une rupture de pièce qui l'a forcée à abandonner. Il eût été intéressant de la voir aux prises avec le record de Cagno.

Où étaient donc les autres ? Est-ce que nos constructeurs en ont assez des courses ? Le Circuit de la Sarthe et le Circuit des Ardennes suffisent-ils à leur ambition ? Il y a un peu de cela. La multiplicité des réunions fatigue tout le monde.

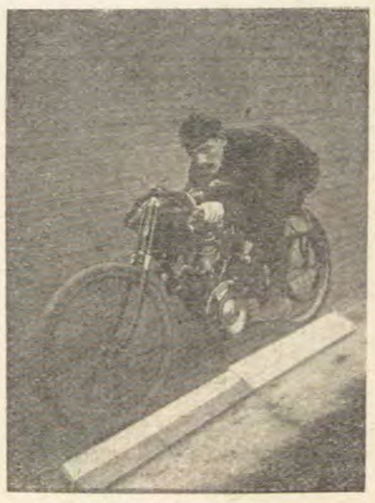
L'épreuve qu'on avait essayé d'organiser à Marseille devant le Président de la République dut être supprimée, et les épreuves du meeting de Provence ne comptaient qu'un nombre infime de voitures de vitesse. Il faut dire que la date était assez mal choisie. Duray, Albert Clément, Wagner, Hemery sont en Floride, Demogeot et la 120-Darracq sont au Semmering, la voiture de Gabriel est vendue, Mercédès ne court plus, Renault attend l'année prochaine et les Panhard ne sont pas au point. Toutes sortes de considérations auxquelles les organisateurs ne pensent pas assez quand ils choisissent une place dans le calendrier de la saison. Heureusement les touristes sont là. Ils sont le nombre, et leurs vitesses commençent à être assez respectables pour attirer l'attention. Mais, ce que demande le public c'est de voir battre les records, et une réunion est bien terne, quand elle laisse debout derrière elle les temps de l'année précédente.

F.-A. WHEEL.

L'AÉROPLANE BARLATIER ET BLANC

A l'instar de Santos-Dumont, MM. Barlatier et Blanc ont fait à Marseille des expériences en vol libre avec leur aéroplane.

LE MOTOCYCLISTE OLIESLAEGERS



L'excellent motocycliste Olieslaegers, le démont anversois, s'est rencontré avec Barnes, et, contre son habitude, a été battu.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 16 au 22 septembre.

AUTOMOBILE

Dimanche 16 septembre.

Meeting du Ventoux. — *Motocyclettes (21 kilom.)* : 1. Champoiseau (26 m. 34 s.), 2. Giuppone (27. 10 s. 4/5), 3. Prévôt, 4. Camoin.

Voitures : 1. Collomb (24 m. 40 s.)

Touristes : 1. Mottard (25 m. 52 s. 2/5), 2. Vimont (26 m. 29 s.).

1. Tadeoli (25 m. 15 s.), 2. Garat (25 m. 48 s.), 3. Fabre (26 m. 38 s.).

Mardi 18 septembre.

Salon. — *Coupe de Rothschild. — Grosses voitures (5 kilom.)* : 1. Collomb (2 m. 11 s. 1/5).

Motocyclettes : 1. Cissac (2 m. 48 s. 2/5), 2. Giuppone (2 m. 59 s.).

Tourisme. — Motocyclettes : 1. Giuppone (2 m. 45 s. 1/5), 2. Cissac (2 m. 48 s.).

Tricars : 1. Loubier (4 m. 24 s. 3/5).

Voitures : 1. Fournier (6 m. 12 s. 4/5).

1. Comanos (3 m. 44 s. 2/5).

1. Gasté (3 m. 18 s. 3/5), 2. Aubert, 3. Montagnon.

1. Mottard (2 m. 40 s. 4/5), 2. Fabre.

1. Tadéoli (2 m. 36 s.).

Kilomètre lancé. — Grosses voitures : 1. Colomb (25 s. 1/5).

Motocyclettes : 1. Giuppone (25 s.), 2. Cissac (32 s.).

Prix de Régularité. — Vitesse : 1. Collomb.

Prix de Régularité. - Touristes : 1. Tadeoli.

CYCLISME

Dimanche 16 septembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Scratch* : 1. Broka, 2. Hourlier, 3. Vanoni.

Demi-fond : 1. Simar, 2. Metling, 3. Mac Lean.

ATHLÉTISME

Dimanche 16 septembre.

Tour de Paris (marche : 37 kilomètres 900) : 1. Fantou (3 h. 32 m. 25 s. 1/5), 2. Le Gaillard (3 h. 45 m. 58 s.), 3. Figniez, 4. Lambert, 5. Verstraeten. (257 arrivants en moins de 6 heures).

HIPPISME

Dimanche 16 septembre.

Longchamp. — *Prix de Sablonville* (1.100 m.) : 1. Zahra, à M. Ed. Blanc (Stern), 2. En avant marche, 3. Claquette. (11 partants.)

Prix Royal Oak (3.000 m.) : 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Brisecœur ; 3. Narvaez (19 partants.)

Omnium (2.400 m.). 1. Charmant, à M. Orly-Rœderer (Kellett) ; 2. Grenadier II ; 3. Saint Léonard, (21 partants.)

Mercredi 19 septembre.

Le Tremblay. — *Prix d'Inauguration* (2.300 m.) : 1. Punta Gorda, à M. Lieux (Parfrement) ; 2. Cortès, 3. Narvaez (8 partants.)

Jeudi 20 septembre.

Maisons. — *Prix de Flore* (2.100 m.) : 1. Saïs, à M. Ed. Blanc (Stern) ; 2. Arabie, à M. Marghiloman (M. Henry) ; 3. Niche. (8 partants.)

Vendredi 21 septembre.

Saint-Ouen. — *Prix Soukaras* (2.500 m., haies) : 1. La Valeuse, à M. Lieux (A. Carter) ; 2. Violon II ; 3. Reporter (7 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

La construction des véhicules automobiles industriels se trouve en ce moment, au point de vue commercial, dans l'état où se trouvait il y a dix ans la construction de la voiture de touriste.

La conviction de l'acheteur n'est pas encore faite, le constructeur ne sait où trouver le client et le client, lorsque décidé à utiliser ce nouvel élément d'activité industrielle, ne sait comment réunir les documents et les renseignements susceptibles d'éclairer son opinion et de fixer son choix.

Il y avait là une lacune à combler ; elle le sera dans quelques semaines.

Un nouveau périodique, exclusivement consacré aux poids lourds automobiles, naîtra sous peu : c'est la *Revue des Applications industrielles de l'Automobile*, que va éditer notre confrère Mortimer-Mégret, déjà propriétaire de la *Pratique Automobile*.

HIPPISME

LE STARTER SUR LES HIPPODROMES

Confortablement installé dans sa petite voiture, vous le voyez quelques minutes avant chaque course, sortir du pesage et s'élancer au trot de son poney. Arrivé à l'endroit où doit être donné le départ, il met pied à terre et ne dédaigne pas de s'entretenir familièrement avec ses aides. Mais les concurrents viennent se ranger sous ses ordres : il gravit alors les degrés de la starting gate et du haut de son estrade, il distribue des injonctions véhémentes, des vociférations et même des amendes, le tout proféré en langue anglaise. Puis, sur un coup de pouce savamment donné, crac, les rubans se lèvent : la course est commencée. Et, tandis que deux ou trois chevaux partent à dix longueurs derrière les autres, très digne, il descend de son estrade, remonte dans sa petite voiture et rentre au pesage. Lorsqu'il a recommencé six fois ce petit manège, sa journée est terminée, plus fructueuse assurément que celle d'un député.

Ainsi, voilà un personnage investi d'un pouvoir très étendu : à lui seul incombe le droit de déclarer qu'un cheval s'est rangé sous ses ordres et doit être considéré comme ayant pris part à la course, même si un incident imprévu l'empêche de courir ; à lui seul incombe le droit de déclarer le départ valable, aussi exécrable soit-il. C'est de lui que dépendent les chances des joueurs, les intérêts des propriétaires, les garanties de la régularité des épreuves. Grâce au nouvel article du Code des Courses, il va nous être bientôt donné d'assister à un spectacle bien plus intéressant. Dorénavant, lorsqu'un cheval se montrera trop turbulent devant la starting gate, le starter aura le droit de le faire ranger en arrière de ses concurrents. A quelle distance ? On ne le dit pas. Probablement à dix, vingt, cinquante mètres, selon la décision du starter : ces handicaps imprévus seront une attraction d'un nouveau genre.

BOIARD.

UNE CHUTE A SAINT-OUEN

Le 19 septembre, à Saint-Ouen, dans le Prix de l'Anjou, Rigolard fit une chute à la première haie. Son jockey Parfrement et lui s'en tirèrent.

MARK TINE, ÉTALON ANGLAIS

Les Haras viennent d'acheter en Angleterre deux étalons dont l'importation sera bien accueillie : Marck Tine et King's Limner.

ILS N'EN ONT PLUS EN ANGLETERRE !

Georges Stern, sur Troutbeck, se rendant au départ du Saint-Léger.

Le duc de Westminster avait fait appel à G. Stern pour monter Troutbeck, dans le Saint-Léger Stakes, à Doncaster, le 12 septembre. Stern est le premier de nos jockeys qui ait piloté le vainqueur de cette grande course. Il l'a fait avec le tact et l'énergie qui le caractérisent.

Parfrement, sur Storm.

Parfrement montait Storm, à M. de Monbel. Il ne put mieux faire que finir sixième.

La « crise » du jockey ⌀ G. Stern appelé à Doncaster pour monter dans le Saint-Léger ⌀ La supériorité de la monte américaine ⌀ ⌀ ⌀

L'Angleterre qui, de tout temps, a été une pépinière de jockeys fameux, menace de perdre sa réputation. C'est du moins ce que fait pressentir la récente décision prise par le duc de Westminster de demander à notre jockey Georges Stern, de venir monter son cheval Troutbeck dans le Saint-Léger. Stern se rendit à Doncaster, et mena brillamment sa bête à la victoire, après une course difficile. Le départ, donné par M. Willoughly, n'avait pas été fameux, et fut l'objet de nombreuses critiques. Les chevaux étaient à peu près en ligne, sauf Troutbeck, qui se trouva placé très en arrière au moment du signal. Etait-ce intentionnel? Il serait permis de le supposer, si l'on songe que les jockeys anglais avaient conservé jusqu'au dernier moment l'espoir de monter Troutbeck, premier favori.

Malgré ce désavantage, Stern dans un canter ramenait son cheval au milieu du lot, exécutant ainsi un flying start qui lui permettait de prendre la tête et de mener la course en compagnie du second favori Keystone II, que pilotait D. Maher, le jockey américain que ses succès ont placé au premier rang des grandes cravaches d'Angleterre.

Les deux chevaux accomplissaient ainsi le parcours de front, à une allure très soutenue, jusqu'à l'entrée de la ligne droite, où Maher demandait un effort à sa jument. Mais elle ne parvenait pas à soutenir la lutte avec Troutbeck. C'est Beppo, dont la course d'attente avait été jusque-là sagement conduite, qui s'attaquait à Troutbeck; bientôt Prince William l'imitait, mais Troutbeck magnifiquement amené par Stern, les réglait tous deux par une tête.

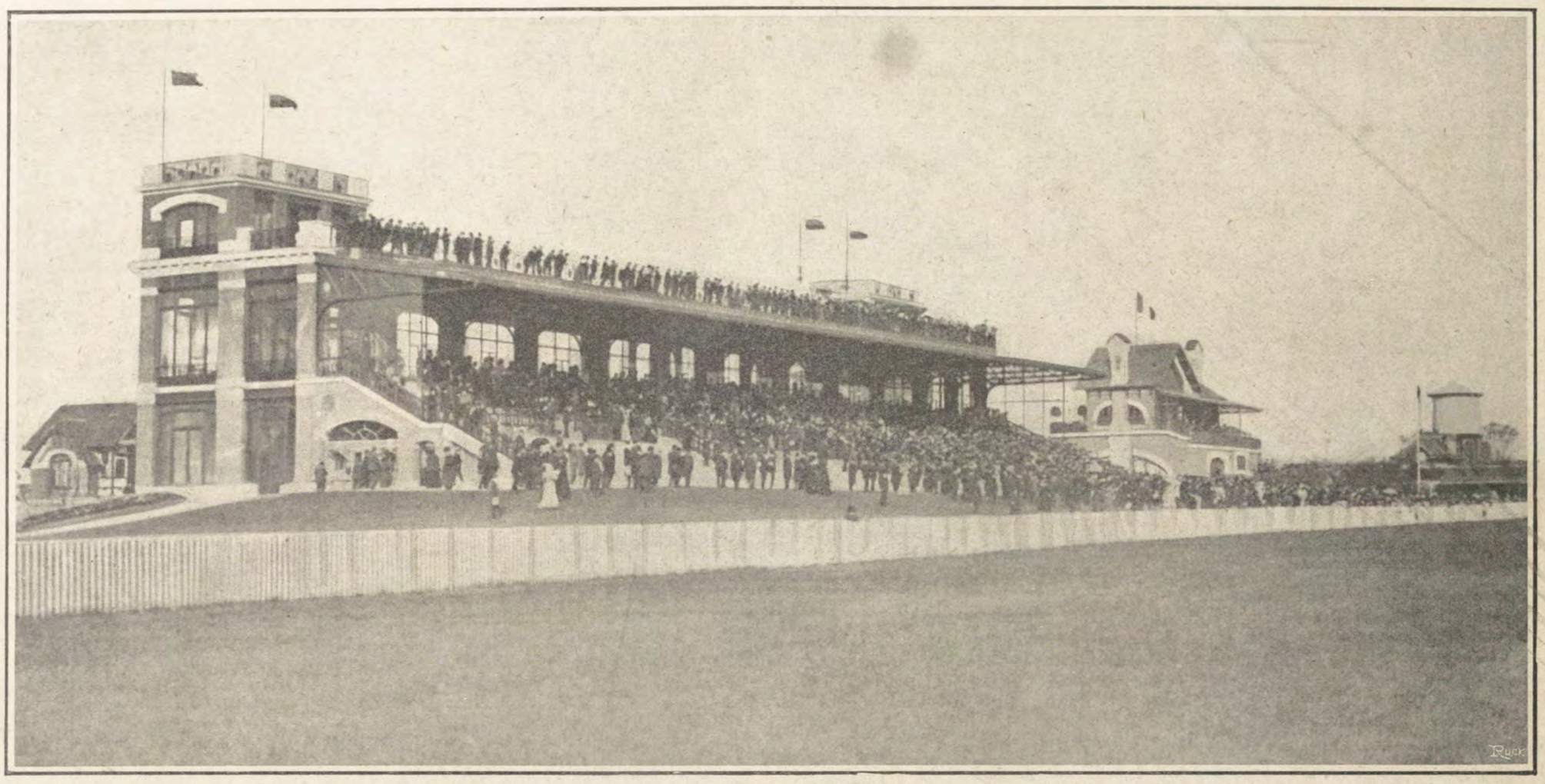
Haltey, le jockey de Prince William eut un moment l'intention de déposer contre le gagnant, une réclamation qu'il fondait sur ce fait, que Stern, au moment où il se sentit attaqué, aurait etendu la main et touché la tête de Prince William, risquant ainsi, en le bousculant, de le jeter sur la lice, le cheval étant venu sur la corde. Mais Halsey n'insista pas. Faut-il encore voir dans cet incident une manifestation de l'esprit de chicane qui se développe toujours chez les gens déçus? Toujours est-il que Stern eut à surmonter de nombreuses difficultés. Cela ajoute encore à l'honneur qu'il a retiré de sa victoire. Cela démontre aussi la supériorité de nos jockeys sur les Anglais. Il est incontestable également que Parfrement, qui montait le poulain de M. de Monbel, Storm, l'unique représentant de notre élevage, aurait certainement obtenu une place meilleure que la sixième s'il n'avait été, lui aussi, désavantagé par le départ défectueux.

Il n'en est pas moins vrai qu'une crise sévit actuellement en Angleterre. Il n'y a plus de jockeys. Autrefois, les maîtres de la cravache étaient nombreux. Qui ne se rappelle les Archer, les Fordham, les T. Cannon dont les prouesses ne se comptaient plus !

C'est actuellement l'Américain D. Maher qui arrive en tête des jockeys gagnants de l'autre côté du détroit. Dillon, le premier jockey de l'écurie du Major Loder, le même qui montait Spearmint, la gagnante du Grand Prix de Paris de cette année, est également un Américain. La monte américaine dont on a déjà étudié les effets, semble avoir définitivement éclipsé la monte anglaise. Le fait est que depuis la grande extension qu'a prise, tant en France qu'en Angleterre, la méthode d'outre-Atlantique, aucun adepte de l'ancienne monte ne s'est révélé sur les hippodromes anglais. Même il faudrait croire que les professionnels se désintéressent du sport et n'essaient plus de soutenir la lutte. Cela n'aurait, d'ailleurs, rien que de très naturel, le découragement suivant de près l'insuccès.

Paul Mégnin.

L'OUVERTURE DU TREMBLAY



Les tribunes du Tremblay.

Le nouvel hippodrome du Tremblay a été inauguré le 19 septembre. L'assistance était des plus nombreuses. Les aménagements modern style et les perfectionnements ont beaucoup plu au public et permettent de prédire un bel avenir à ce nouveau champ de courses.

Une journée d'inauguration ⌀ Tout est parfait ⌀ Les pistes sont excellentes ⌀ Une distribution de cadeaux ⌀

Depuis mercredi dernier, le monde du sport hippique possède un hippodrome de plus : celui du Tremblay, qu'a inauguré brillamment la Société de Sport de France. C'est grâce aux efforts de ses dirigeants que la société a pu arriver, en prospérant constamment, à faire du Tremblay un lieu ravissant de rendez-vous.

La Société de Sport de France a débuté avec, pour objet, les courses réservées aux chevaux d'armes, de chasse et de promenade, montés par des officiers ou des gentlemen riders.

Les courses avaient lieu sur l'hippodrome de la vallée de la Solle et a Sorgues, près de Fontainebleau, dans les prairies appartenant à M. le comte Lavaurs. Plus tard, elle fit courir à Acheres-Saint-Germain, devenu, depuis, un champ d'entraînement.

Ces dernières années, elle élut domicile à Colombes et se consacra surtout à former des jockeys. Elle créa donc des courses d'apprentis. Le bail de Colombes étant venu à sa fin, elle fut obligée de se mettre dans ses meubles et fit construire l'hippodrome du Tremblay.

Punta Gorda.

Punta Gorda, par Le Capricorne et Philaé, à M. J. Lieux, montée par Parfrement, a gagné le Prix d'Inauguration.

Ce que sont les pistes Les pistes sont excellentes. Les jockeys se sont tous acordés à les trouver sans défaut. A proprement parler, il n'y a pas de tournants. Ce sont de grandes courbes qui n'arrêtent pas le galop du cheval, ne coupent pas son action et donnent plus d'intérêt à la course.

Beaucoup d'entraîneurs avaient hésité à amener des chevaux, ignorant quel était l'etat des pistes, et, devant les résultats obtenus, se sont décidés à préparer leurs chevaux en vue des épreuves futures.

La ligne d'arrivée remonte en pente douce jusqu'au poteau, pendant à peu pres deux cents mètres, et cette particularité rappelle l'hippodrome de Vincennes. C'est d'ailleurs une excellente chose, car cela necessite chez le cheval une conformation speciale, qui lui permette, à la fin de la course, de donner un effort suffisant pour remonter la piste. Les chevaux longs sont, dans ce cas, desavantagés; au contraire, les chevaux ayant le rein court se trouveront là sur leur terrain.

A ce sujet, on peut aussi remarquer que les pistes de nos hippodromes parisiens et suburbains présentent toutes un caractère différent dans leur conformation. Il ne faut pas oublier que les courses de chevaux ont éte instituées afin d'améliorer l'élevage. Si donc toutes les pistes étaient dessinées et construites de la même façon, un seul hippodrome serait nécessaire. De plus, nos éleveurs chercheraient à former des chevaux copiés sur le même modèle. C'est justement la diversité des pistes qui détermine la variété des chevaux. Plus tard, ils sont employés comme étalons de croisement et nos races françaises se trouvent ainsi diversifiées, par suite, ameliorées.

C'est ce qu'ont bien compris les commissaires de la Société de Sport de France, ainsi que M. Octave Raquin, l'architecte qui a tracé les plans du Tremblay d'après leurs indications. M. Ruau, ministre de l'Agriculture, qui était venu assister à l'inauguration, n'a pas manqué de les féliciter. M. J. Lieux, dont l'excellente jument Punta Gorda a remporté le Prix d'Inauguration, a reçu également les félicitations du ministre. Le jockey Parfrement, qui montait Punta Gorda, reçut une cravache à pommeau d'or, avec, gravées dessus, les initiales de la société et la date de l'épreuve. L'entraîneur Martin s'est vu remettre une épingle de cravate en diamants.

Enfin, l'aimable M. Delâtre, le secrétaire général de la société, qui, depuis de longs mois, a mis son activité au service de l'organisation des divers services du Tremblay, a été nommé officier du mérite agricole.

Franc Picard.

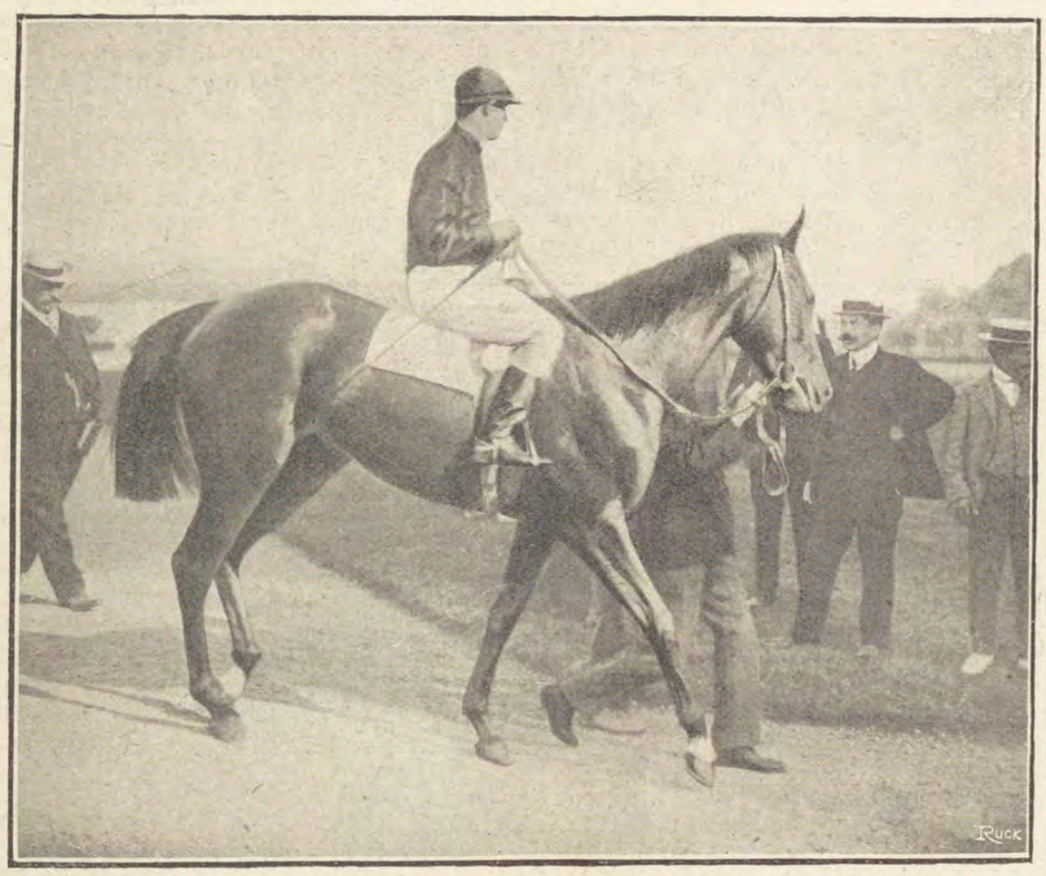
LE SPORT A LONGCHAMP

Le Royal Oak et l'Omnium, deux vieilles épreuves, ont conservé une place importante sur les programmes d'automne ✠ Le Royal Oak reste fidèle à la tradition, en mettant en présence quelques-uns des meilleurs performers de la campagne 1906, et parmi eux le vainqueur du Jockey-Club ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Le Royal Oak, cette contre-épreuve du Grand Prix de Paris pour les chevaux français, est une course de fondation ancienne, puisqu'elle remonte à environ quarante ans. Elle s'appela d'abord Prix du Prince Impérial. De tous temps, elle fut un événement sportif. Son allocation, de 10.000 francs au début, fut augmentée progressivement. Depuis bien des années déjà, la valeur nominale en est fixée à 50.000 francs, ce qui est évidemment un joli denier. Toutefois, l'importance du prix ne semble plus répondre entièrement à la valeur de l'épreuve. On a fondé tant de prix de cent mille francs, et, entre autres, une course à décharge comme le Municipal, qu'il semblerait logique, puisque le Royal Oak invite à se rencontrer à l'automne, sur la même piste et la même distance, les chevaux du Grand Prix, que le montant du prix fût plus rémunérateur.

En effet, on nous a annoncé que le Grand Prix de Paris était porté à 300.000 francs. Le Royal Oak, qui a un peu pour but de donner, au besoin, une compensation à un candidat malheureux de l'été ou de lui offrir l'occasion d'une revanche, devrait être porté à 100.000 francs. Au sujet de ces deux épreuves, je crois que les principaux intéressés verraient avec plaisir les sommes allouées pour les places plus en rapport avec le montant du prix qui échoit au vainqueur.

Les traditionnalistes à outrance objectent que le but fondamental est de récompenser le meilleur. C'est excessif. Il faut plutôt récompenser les meilleurs. D'ailleurs, si l'on s'en tenait au raisonnement étroit qui régit cette parcimonie envers les chevaux placés, on devrait logiquement supprimer toutes les épreuves secondaires, pour ne laisser subsister que de rares épreuves, apanages des cracks. Il paraît souverainement injuste, par exemple, que le second du Grand Prix de Paris touche 20.000 francs, le troisième 10.000 francs, le second du Royal Oak 6.000 francs, quand le gagnant de l'Omnium, portant 44 kil. 500, valant une vingtaine de mille francs, touche 34.250 francs. Il y a très longtemps que l'on guerroie sans succès pour une plus équitable répartition des prix entre les trois premiers, et que l'on s'accorde à dire qu'une mesure plus libérale moraliserait le jeu sur les places, en créant ainsi un intérêt, sinon la presque obligation de les courir.



Arabie, une des dead-heaters du prix de Flore, Maisons-Laffitte (20 septembre).

Arabie, par Flying-Fox et Fantasia, à M. Marghiloman, montée par Milton Henry, a fait dead-heat avec Saïs, à M. Edmond Blanc, pour la première place du Prix de Flore (2.100 mètres, 25.000 francs).

A part Go To Bed, les seuls bons chevaux qui restaient engagés dans le Royal Oak se sont présentés au poteau. Ils étaient quatre qui voulaient se battre... La coalition était contre Maintenon, une coalition douce, car aucun de ses trois adversaires ne s'est avisé de tirer les marrons du feu en activant la marche. Si bien qu'on a couru 1.600 mètres, ce qui était tout à l'avantage de Maintenon, lequel venait d'accomplir un record à Saint-Louis de Poissy, en couvrant le mille en 1 m. 41 s., sur son terrain d'entraînement.

L'apparence dans le paddock du fils de Le Sagittaire et Marcia, jointe à sa forme récente, ne permettait pas de douter de sa victoire. Il écrasait, par comparaison, ses compétiteurs, pourtant resplendissants d'état. Maintenon n'est plus l'animal veule, somnolent, à l'air morbide que nous avons vu au printemps et qui déplaisait tant à l'examen. Le tissu est devenu soyeux, la masse molle s'est transmuée en muscles ; elle a pris beaucoup de densité ; la tête, autrefois si morne, a acquis de l'expression ; la démarche de l'activité et de la légèreté. Maintenon doit valoir dix livres de mieux qu'au moment du Derby, et comme c'est justement à cet écart de poids que les avait jugés son entraîneur, je pense que le Maintenon d'aujourd'hui doit être bien près de valoir Prestige. Du reste, le temps enregistré à Saint-Louis de Poissy est justement celui que l'entraîneur Duke avait relevé pour le fils du Pompon.

Maintenon n'a pas eu à galoper beaucoup. Il s'est étendu dans son action à partir de Boulogne, mais aucun effort ne lui a jamais été imposé; nous ne pouvons pas savoir quelle serait son attitude à la fin d'une course sévère, s'il se rendrait comme au printemps ; mais ce qui est hors de conteste, c'est qu'il faut un très bon cheval, en ce moment, ou un sensible écart de poids pour lui imposer l'effort auquel une âme rebelle à la lutte pourrait refuser de se soumettre. Il est certain que l'animal a un beau mécanisme. Cette puissante machine possède-t-elle la trempe du lutteur ? Nous ne le croyons pas. Si Maintenon est assez bon pour ne pas avoir à lutter, j'estime que tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Le fond et la vitesse Nous basant sur une certaine expérience qui nous apprend que les animaux pesants n'ont pas de vrai fond, nous serions moins rassuré pour Maintenon s'il avait à rencontrer Brisecœur sur une longue distance, avec des leaders, sur un terrain lourd. Le souvenir récent de Gouvernant et Maximum est le premier qui se présente à l'esprit. Peut-être n'y aurait-il pas besoin d'aller jusqu'à couvrir ce parcours du Gladiateur pour concevoir des inquiétudes. Mais ce qu'il faudrait assurément, ce serait un train soutenu de bout en bout.

Chaque cheval a son aptitude. S'il convient de n'avoir qu'une considération modérée à l'égard des flyers, il n'est point nécessaire d'exiger des aptitudes excessives pour mesurer la qualité d'un cheval.

Certes, mieux vaudrait que Maintenon, excellent de 1.600 à 3.000 mètres, fût non moins parfait sur les longues distances — et peut-être le sera-t-il, faisant exception à la règle ; — mais tel qu'il est, qui donc, parmi ses détracteurs du printemps, ne serait fier de l'avoir élevé ? Pour nous, nos écrits sont là. Nous nous félicitons aujourd'hui de l'avoir toujours défendu.

Nous comprenons toutefois que des défaillances et une apparence peu agréable n'aient pas été faites précisément pour attirer des partisans.

Mais ce qui est resté constamment dans notre esprit, ce sont les belles foulées du poulain en passant devant les tribunes, sur la ligne droite du Prix Delâtre, alors que, visiblement, le crack n'était pas en possession de ses moyens. Il nous avait paru que si le cheval prenait de la force après avoir accompli son complet développement, il pourrait être de ceux dont le nom reste. Vous dire que nous aimons Maintenon serait contre notre pensée. Notre prédilection demeure acquise au vrai pur sang, fidèle dans sa structure à ses origines, rappelant l'arabe, un arabe amélioré, plus osseux, et plus en lame, mais conservant toute la noblesse de l'expression ancestrale.

Si nous préconisons les courses de distance, c'est aussi parce qu'elles seules conservent le type du vrai pur sang, que, tout au contraire, tendent à faire disparaître les courses de courte distance.

Ici les animaux ronds, fortement culottés, à propulseurs rapides ont tous les avantages. La masse excessive nuit au fond et non pas à la vitesse.

Nous ne pensons pas que l'absence de train pendant la première partie du parcours ait beaucoup contribué à donner la victoire à Maintenon, mais elle a facilité sa tâche. Il est fort regrettable qu'aucun des propriétaires intéressés n'ait eu un cheval pour assurer l'allure : la course eût présenté plus d'attrait et le résultat eût eu une plus réelle signification.

Les vainqueur du Royal Oak Le Royal Oak a été gagné par beaucoup de bons chevaux et de juments de premier ordre. En remontant à une trentaine d'années, nous trouvons en 1875 Perplexe, qui a fait souche, et dont le sang, qui est celui de Vermout et de Péripétie (Sting), est toujours recherché. Kilt (1876) est un vainqueur de Derby français. Il eut de bons et beaucoup de mauvais jours. Sa victoire sur Enguerrande, dans le Prix du Jockey-Club, fut très difficile. Cannon parvint à lui faire prendre une encolure qu'il garda jusqu'au poteau. Jongleur (1877) est aussi un vainqueur de Derby. Il n'aurait pas dû perdre le Grand Prix contre Saint Christophe. Ses victoires en Angleterre, dans le Criterion Stakes, le Select Stakes, et surtout dans le Cambridgeshire, sous un gros poids, ont mis le sceau à la renommée du vainqueur de la plupart des grandes épreuves françaises. Inual (1878), au comte de Lagrange, fut un stayer éprouvé. Il avait, dans sa spécialité, plus de valeur que bien des grands gagnants. Zut (1879) et Beauminet (1880) sont des vainqueurs de Derby. Les deux années suivantes, la course revient à des juments, l'une excellente, mais inégale, Perplexité (1881) ; l'autre remarquable lorsqu'elle fut formée, Clio (1882). Cette pouliche de M. H. Delamarre fut bien supérieure, dans l'ensemble de sa carrière à sa constante rivale, Mademoiselle de Senlis, qui l'avait battue dans le Prix de Diane. Stockholm (1883) avait été également une seconde du Prix de Diane, derrière Verte Bonne ; elle était fille de Cadet et de Stockhausen (Stockwell), qui, cinq ans plus tard, donnait Stuart, avec Le Destrier.

Archiduc (1884) était précédé d'une grande réputation quand il succomba contre Little Duck, dans le Prix du Jockey-Club. La gagnante de 1885, Escarboucle, sera la mère de Fra Angelico (Perplexe) ; Gamin (1886) fera souche de nombreux vainqueurs. Bavarde (1887), par Hermit, battit la Jarretière et Ténébreuse, dans le Prix de Diane. Elle succomba, contre

Monarque et Krakatoa, dans le Derby, Galaor. Pourtant ne sont pas oubliés. Alicante (1890), par Hermit, à M. Ephrussi, avait gagné, à deux ans, le Grand Prix de Dieppe, les Prix de la Forêt et de la Salamandre, le Grand Prix de Spa, le Lancashire Plate, soit 109.125 francs. Outre le Royal Oak, elle remporta, à trois ans, la Poule d'Essai, le Prix du Nabab, le Prix d'Octobre et le Cambridgeshire, au total 159.475 francs de prix.

Viennent ensuite Bérenger, Chêne Royal, Ramleh, Gouvernail, bons chevaux sans grand éclat, Bonbon, fils de Bavarde, animal de second ordre; Champaubert, gagnant de Derby, et second d'Arreau dans le Grand Prix; Chambertin, Le Roi Soleil, Perth, Ivoire, Jacobite, Fer, Torquato Tasso, Macdonald II et Clyde, étoiles de diverses grandeurs, dont les plus lumineuses et les plus intéressantes sont Le Roi Soleil, Perth et Macdonald. Leurs exploits sont trop récents pour que nous ayons à les évoquer.

On le voit, dans son ensemble, la liste est glorieuse. Nombreux sont les noms des grandes juments qui y figurent, à une époque de l'année où elles retrouvent la pleine possession de leurs moyens.

Toutefois, on remarque avec regret que ceux qui reproduisent leur qualité n'abondent pas. Comment peut-il se faire que, dans une race aussi fixée, aussi séligée, les bonnes poulinières et les bons étalons soient si rares? Ce que l'on peut seulement distinguer, c'est qu'on ne trouve le reproducteur envié que parmi les animaux qui ont sans cesse confirmé leur qualité. Perplexe, toujours bon sur le turf, reproduit. De même Zut, Beauminet; Kilt n'a que des éclairs de qualité; il ne reproduit pas. Archiduc est un animal sans âme et sans tempérament, il est mauvais étalon. Il semblerait que le sang se rencontre dans la grande égalité sans cesse soutenue plus que chez le phénomène ou le plus brillant météore. Gouvernail, animal doué de grande qualité, mais inégal : mauvais étalon. L'étude du type de cheval peut ajouter un enseignement à ces vagues données.

Ce fut dans le Royal Oak, en 1898, que Le Roi Soleil et Gardefeu, alors manche à manche, se disputèrent la suprématie de leur génération. Gardefeu avait battu Le Roi Soleil dans le Prix Lupin et le fils de Cambyse avait rendu la politesse à celui de Heaume dans le Grand Prix. Mais Gardefeu avait eu un accident. Il n'y eut pas assez de train pour ce dernier dans le Royal Oak et Le Roi Soleil sembla le prendre de vitesse. Il est possible, selon d'autres, que Gardefeu préférât la distance de 2.400 mètres. Ce fut en effet sur ce parcours qu'il gagna le Derby et se couvrit de gloire, sous le fort poids des 3 ans dans le Municipal.

L'Omnium de nos pères a perdu en prestige et a gagné en valeur, ce qui est une compensation. Cette année, le handicapeur avait habilement mêlé les cartes; les avis des chercheurs de ce rébus ont été fort embarrassés; tous les noms ont été prononcés, ou peu s'en faut. La victoire est revenue, non point seulement au cheval le plus avantagé au poids, mais à celui qui a été le plus sagement monté. Dans la montée, vers Boulogne, Chamant avait presque l'air désintéressé de la partie, tandis que tour à tour Philae, Priam, Amalécite, Saint Léonard, Grenadier II, Piatra, Japonais et Premier Pas II se tiraient au flanc. Saint Léonard a pris la tête beaucoup trop tôt, et ce que Bellhouse a exigé de lui dans un handicap aussi serré, de supporter tous les assauts du dernier tiers de la course, était infiniment trop dur. La crainte de perdre une bonne place à la corde est mauvaise conseillère. Chamant est venu quand tous les autres s'étaient coupé la gorge.

La victoire de Chamant m'a fait l'effet d'être bien dans la tradition de la vieille épreuve : le poids léger sur un cheval qui a été bon et qui retrouve sa forme à la fin de la saison. Ce ne fut point le cheval affuté ou soigneusement dissimulé, comme nous en avons tant vu, mais le performer un peu oublié, et pour cause, comme nous en avons vu aussi pas mal, qui retrouve sa qualité à point nommé. Le fait d'être couplé avec Priam a sauvé nombre de parieurs, bien qu'avec le mutuel le betting n'ait plus rien du plongeon que l'on faisait jadis dans cette épreuve sur laquelle on pariait trois mois durant, en connaissance de cause ou selon les bruits les plus fantaisistes.

Il n'y a plus la science mathématique du livre de donneur, ni les carnets des preneurs, chargés de paris. Les mains tiennent à présent des petits bouts de papier qui représentent un nombre incalculable de battements de cœur. Au moment décisif, les doigts s'ouvrent d'émotion. Un inconnu complaisant ramasse ce qui en tombe. Il faut bien que tout le monde vive!

SAINT-GEORGES.

Le Sportsman et la Finance

Dans nos causeries de la *Vie au Grand Air* nous avons d'abord parlé presque exclusivement de placements à long terme, c'est-à-dire d'obligations, puis peu à peu les lettres de nos lecteurs nous ont amenés à rechercher pour eux ce que nous appelons les *placements à bénéfices*, c'est-à-dire les actions des Sociétés industrielles susceptibles de hausse rapide.

Nous avons déjà dit qu'il était difficile de parler de hausse et de baisse dans une causerie financière écrite dix jours avant sa publication. S'il s'agissait de spéculation, ce serait absolument impossible et nous ne le tenterions pas, mais en nous rendant aux désirs de nos lecteurs, nous avons expliqué que nous nous attacherions à étudier seulement les valeurs très solides, dignes à tous égards de prendre place dans le portefeuille d'un capitaliste prudent et que nous rejetions de prime abord toute opération à effectuer sur une valeur douteuse.

Si les fluctuations de cours sur les très bonnes valeurs sont rares, elles ont du moins l'avantage de pouvoir être prévues de plus loin, parce que l'étude des bonnes valeurs est plus certaine et faite sur des documents plus complets. Enfin, leur achat ne comporte pas de risques et si les prévisions de hausse ne se réalisent pas, le titre acheté garde toujours son prix. Il n'en est pas moins vrai que la nécessité où nous sommes d'écrire ces causeries dix jours avant qu'elles ne soient lues constitue un gros inconvénient pour nos lecteurs et peut les empêcher de profiter des bonnes occasions.

C'est pourquoi nous ne saurions trop répéter que la *Revue Internationale des valeurs de placement* est le complément nécessaire de nos causeries. Ce qui vient de se passer au sujet des actions *Charbonnages du Tonkin* en est la preuve manifeste.

Pour peu qu'on s'occupe des bonnes valeurs de notre marché parisien, on sait à peu près ce qu'est la Société des Charbonnages du Tonkin et quels riches gisements elle exploite.

Ces gisements sont situés au bord de la mer, dans la baie d'Along, renferment des couches puissantes, dont l'exploitation est des plus aisées; leur production est susceptible de monter à des chiffres d'autant plus grands que le charbon est plus rare sur les rivages de l'Indo-Chine et de la Chine. La marine de tous les pays vient s'y ravitailler en combustible et, comme la main-d'œuvre est abondante et à bon marché, les bénéfices grandissent d'une façon normale sans être arrêtés par les grèves. Nos députés socialistes n'ont aucun intérêt à faire le voyage d'Indo-Chine pour les susciter.

Nous avons étudié la situation de cette entreprise et notre étude a été publiée dans la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* en même temps que nous écrivions la causerie qui a paru dans la *Vie au Grand Air* du samedi 22 septembre. Quest-il arrivé?

Les abonnés de la *Revue Internationale* ont pu acheter les 10, 11 et 12 septembre, tandis que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* n'ont pu acheter que le 24. Entre temps l'action *Charbonnages du Tonkin* avait monté de 150 fr.

Nous répétons que ce titre est un des meilleurs parmi nos charbonnages, que ses dividendes suivront une marche ascendante et que les acheteurs aux cours actuels peuvent le conserver sans crainte en portefeuille; ils profiteront des plus-values futures. Il n'en est pas moins vrai que la lecture de la *Revue Internationale* leur eût permis d'augmenter rapidement et sans rien risquer leur capital.

Ce que nous disons des Charbonnages du Tonkin, nous pouvons presque le redire des actions de la *Fabrique de Chaussures Frauenfeld*, dont nous avons plusieurs fois ici parlé. Dans notre causerie du 16 juin dernier nous avons donné les détails nécessaires sur cette Société en conseillant d'acheter les actions au prix de 565 fr., cours d'émission, en vue d'une hausse minime de 50 à 75 fr. L'émission faite à Berne fut couverte deux fois et dès la fin de juin, les actions commençaient à monter.

Dans notre causerie du 14 juillet nous pûmes en dire quelques mots, mais la place dont nous disposons ici est trop réduite pour nous permettre de revenir souvent sur le même sujet. Le 1er septembre nous ne pouvions que constater la hausse des Frauenfeld qui dépassait 600 fr. Nous avions prévu 50 à 75 fr. de hausse dans l'année et le titre s'enlevait de 45 fr. en deux mois et demi. Certainement les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, prévenus dès le 16 juin, ont eu tout le temps d'acheter et plusieurs ont profité d'autant mieux de nos avis qu'ils ont acheté dans de meilleures conditions par notre entremise, mais le peu que nous avons pu dire ici de cette affaire ne suffisait peut-être pas pour le plus grand nombre de nos lecteurs. Et la preuve c'est que tous ceux qui ont acheté des actions Frauenfeld ont commencé par nous demander des renseignements complémentaires.

Aujourd'hui nous répétons que les actions Frauenfeld vont encore beaucoup monter.

Cet exemple, d'autant plus probant que les conditions où il s'est déroulé étaient plus favorables, puisqu'il y avait vente publique annoncée d'avance et que la hausse n'a commencé que deux semaines après notre premier avis, montre combien il est utile pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* de lire avec soin la *Revue Internationale*. L'essai n'en coûte rien, puisque ce journal est adressé pendant trois mois, gratuitement, à toute personne qui le demande.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous avons, cette semaine, reçu une lettre qui nous a causé quelque ennui, d'abord, parce que son auteur fait allusion à une difficulté insurmontable, et ensuite, parce que nous nous imaginions que l'éducation sportive du public était plus avancée.

Notre honorable correspondant, M. Georges Hugonin, ingénieur chimiste, 12, place Raspail, à Lyon, nous reproche de nous occuper de chevaux parce que, lui, ne s'intéresse qu'à la bicyclette.

Si M. Georges Hugonin veut bien nous faire l'honneur de croire à notre parole, nous pouvons lui affirmer que nous recevons fréquemment des lettres du même genre..., mais elles émanent d'amateurs de chevaux qui, eux, nous font un grief de nous occuper de bicyclette! Sans parler des athlètes qui ne s'intéressent pas à l'automobile et des pedestrians qui ne comprennent pas qu'on se serve d'autre chose que de ses jambes!

Vous voudrez bien avouer qu'il est difficile d'établir, dans ces conditions, une *revue illustrée de tous les sports!...* Quand voudra-t-on comprendre que le temps est heureusement passé où un sportsman était un homme qui ne s'occupait que de tel ou tel sport? Aujourd'hui, un sportsman digne de ce nom est celui qui, tout en pratiquant un ou plusieurs sports, s'intéresse au moins à tous les autres.

Et c'est aux « sportsmen » que la *Vie au Grand Air* s'adresse.

Voulez-vous nous permettre, chers lecteurs, de vous prier d'informer vos mères, filles, sœurs et amies, que *Femina* publie, le 1er octobre, un numéro exceptionnel consacré aux modes d'hiver. *Femina* annonce aussi, dans ce numéro, différentes attractions sensationnelles.

Pierre LAFITTE et Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTE. *Le Gérant :* L. JARRIGE